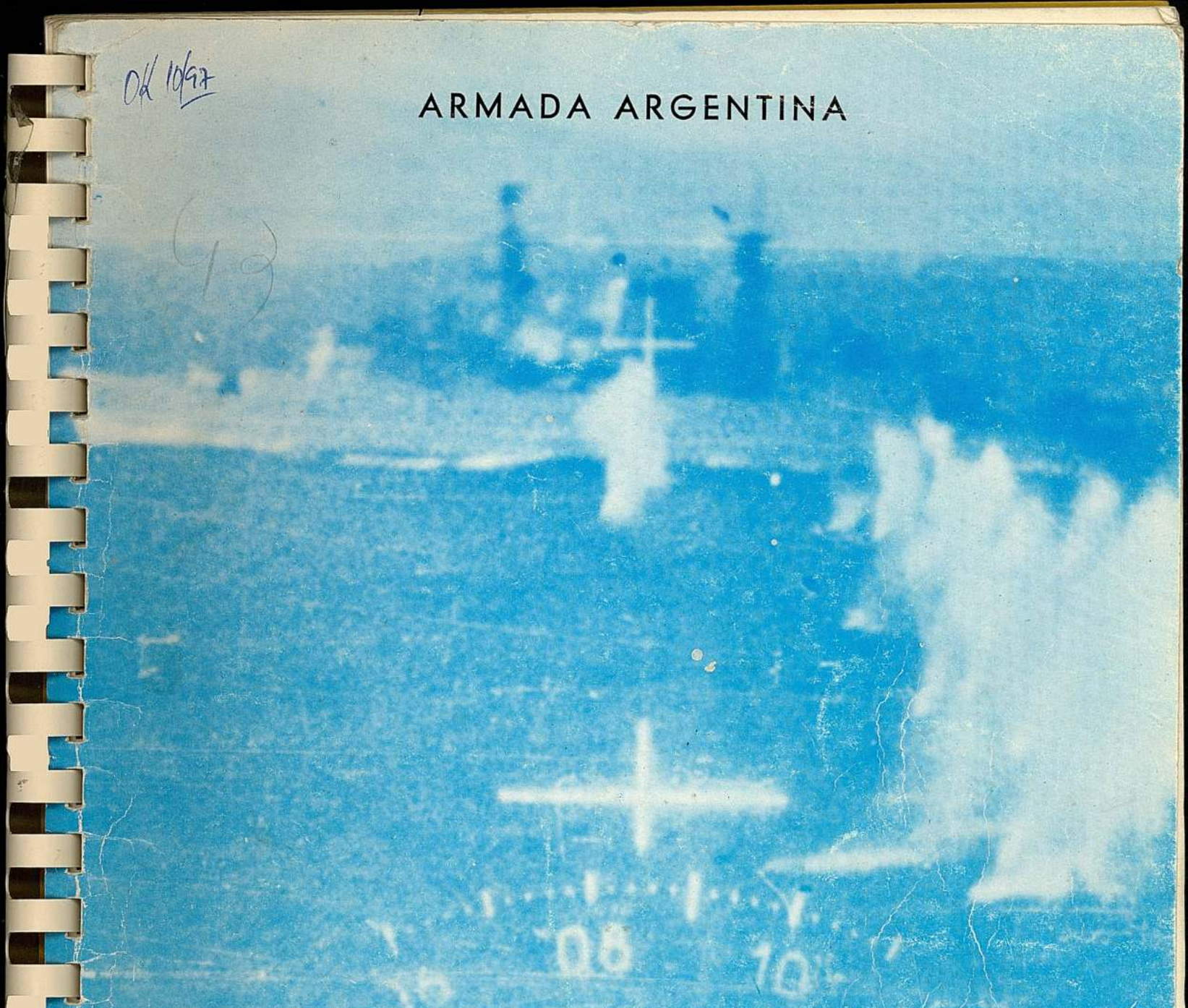
OK 10/97

ARMADA ARGENTINA



SUPERVIVENCIA

CONFLICTO MALVINAS

Conferencia Naval Interamericana

1986

COAC
Expte. Interno Nº. 666
Archivo Nº. 8-C-30

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 01

ARMADA ARGENTINA

SUPERVIVENCIA

CONFLICTO MALVINAS

Conferencia Naval Interamericana

1986

ARMADA ARGENTINA

SUPERVIVENCIA

CONFLICTO MALVINAS

Conferencia Naval Interamericana

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 02

PROLOGO

Como el lector tendrá oportunidad de constatar en este compendio, el archipiélago malvinense, las aguas que lo rodean, así como las Islas Georgias y Sandwich del Sur se hallan en un área climatológica severa, de características subantárticas, con condiciones rigurosas en lo que respecta a temperaturas y vientos, en un territorio quebrado y con turbales, de escasa vegetación. En síntesis es un escenario agreste, rudo e implacable para la vida humana, carente de refugios salvo los construídos por la mano del hombre.

Si a ello sumamos la condición insular del escenario, alejado 300 millas de un continente y 1.000 del otro, comprenderemos lo cruento del conflicto y la necesidad fundamental que significó preservar y rescatar vidas en estas condiciones de máxima presión psicológica y violencia física.

La Armada Argentina procura, con este aporte, producto de una dolorosa confrontación bélica, transmitir experiencias a las Armadas americanas que puedan servir de enseñanza y contribuir esencialmente a la supervivencia en condiciones límite.

Recordemos que, aun moviéndonos en el marco de un progreso científico y tecnológico avasallador en los conflictos que afronta la humanidad, el hombre y todo lo que a él concierne, como elemento generador de todo lo que lo rodea, nunca perderá su vigencia y que la suerte de las batallas, el progreso de los pueblos, su hermandad y su trascendencia en el devenir de este mundo, dependen significativamente de su aporte de inteligencia, de su preparación, de su voluntad de luchar, de su fervor y del convencimiento que es él, el hombre, la piedra fundamental en todo el espacio.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 03

I N D I C E

PROLOGO

INDICE

INTRODUCCION

— SINTESIS HISTORICA 1

— DESENCADENAMIENTO DE LA CRISIS 2

— FUERZAS ENFRENTADAS
  — FUERZAS ARGENTINAS 4
  — FUERZAS BRITANICAS 6

CAPITULO 1 — GENERALIDADES

— CARACTERISTICAS DEL TEATRO DE OPERACIONES 10

— CARACTERISTICAS GENERALES DEL PERSONAL ARGENTINO INTERVINIENTE EN LAS HOSTILIDADES 13

CAPITULO 2 — SUPERVIVENCIA EN EL MAR

— HUNDIMIENTO DEL CRUCERO A.R.A. "GENERAL BELGRANO" 15
  — HECHOS ACAECIDOS 15
  — MEDIOS EMPEÑADOS 16
  — CONCLUSIONES 16
  — RECOMENDACIONES 18

— AVERIAS EN EL AVISO A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL" 20
  — CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEABAN SUS OPERACIONES PREVIAS 20
  — HECHOS ACAECIDOS 20
  — PERSONAL HERIDO 21
  — CONCLUSIONES 21
  — RECOMENDACIONES 22

CAPITULO 3 — LUCHA CONTRA INCENDIO

— HECHOS ACAECIDOS 23

— CONCLUSIONES 23

— RECOMENDACIONES 24

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 84

CAPITULO 4 — PRIMEROS AUXILIOS Y SANIDAD EN COMBATE

— FUERZAS DE SUPERFICIE 26

— CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEARON LAS OPERACIONES 26
  — HECHOS ACAECIDOS 26
  — MEDIOS EMPEÑADOS 27
    — CONVERSION 27
    — ORGANIZACION 27
    — ADAPTACIONES DE INTERES 27
    — CUMPLIMIENTO DE LA CONVENCION DE GINEBRA 27
  — ACTIVIDAD 27
  — CONCLUSIONES 28
  — RECOMENDACIONES 29

— FUERZAS DE INFANTERIA DE MARINA 30
  — CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEARON LAS OPERACIONES 30
  — HECHOS ACAECIDOS 30
  — MEDIOS EMPEÑADOS 31
  — CONCLUSIONES 32
  — RECOMENDACIONES 33

— AVIACION NAVAL 34
  — CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEARON LAS OPERACIONES 34
  — HECHOS ACAECIDOS 34
  — MEDIOS EMPEÑADOS 35
  — CONCLUSIONES 35
  — RECOMENDACIONES 36

— ESTADISTICA DEL ASPECTO SANITARIO DE LA ARMADA 36
  — RELACION DE BAJAS 36
    — PERSONAL DESTACADO EN MALVINAS 36
    — DOTACION DE BUQUES 36
    — BAJAS SEGUN DIAGNOSTICO (BUQUES HOSPITALES) 37

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 65

INTRODUCCION

SINTESIS HISTORICA

La problemática argentino-británica por la posesión de las Islas Malvinas se inicia a partir de la ocupación del archipiélago, el 3 de enero de 1833 por parte de Gran Bretaña, mediante un acto de fuerza. Es interesante hacer notar que la posesión forzada tuvo lugar en plena paz y con un tratado de Amistad, Comercio y Navegación (firmado en 1825) vigente entre ambos países.

Si bien se habían registrado enfrentamientos por la posesión de las Islas entre España y Gran Bretaña, fue la Madre Patria la que ejerció efectivamente la soberanía sobre las islas, desde 1774 hasta 1810. El nuevo estado cuyo gobierno ejerció la Junta de Mayo, aplicó en toda la geografía política del país —tierra firme, islas y mares— el principio del *uti possidetis juris*.

El Gobierno de Buenos Aires, absorbido por las luchas por la Independencia, recién pudo ocuparse de afirmar la presencia argentina en Malvinas cuando en 1820 el pabellón nacional fue izado por el Coronel de Marina David Jewwet, norteamericano al servicio de nuestro país, quien arribó a las islas al mando de la Fragata "Heroína". De allí en más la autoridad argentina en ese lugar fue ejercida por un Comandante Militar, funciones que fueron asumidas por un "Gobernador Político y Militar", cargo creado en 1829, que se mantuvo cubierto efectivamente hasta la ocupación británica en 1833.

A partir de 1833, los sucesivos gobiernos argentinos mantuvieron una actitud invariable de reclamos del territorio usurpado por Gran Bretaña, los que fueron reiteradamente desoídos.

En 1965 pareció insinuarse un principio de arreglo de la cuestión, al votarse en el seno de la Asamblea General de las Naciones Unidas la Resolución 2065, que establecía invitar a las partes a negociar para encontrar una solución pacífica al problema. Debían tenerse en cuenta las disposiciones comunes, los objetivos de las Naciones Unidas y los intereses de la población de las islas.

Las negociaciones se desarrollaron con gran parsimonia y no arrojaron ningún resultado concreto en cuanto a la soberanía sobre el archipiélago. La Argentina implementó una serie de medidas, como muestra de buena voluntad conciliadora, que se pueden resumir en lo siguiente:

—Construcción de una pista de aterrizaje, la que inauguró en 1972.

INTRODUCCION

SINTESIS HISTORICA

La problemática argentino-británica por la posesión de las Islas Malvinas se inicia a partir de la ocupación del archipiélago el 3 de enero de 1833 por parte de Gran Bretaña, mediante un acto de fuerza. Es interesante hacer notar que la posesión trocada tuvo lugar en pleno pacífico un tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado en 1825) vigente entre ambos países.

Si bien se habían registrado anteriormente por la posesión de las Islas entre España y Gran Bretaña, fue la Madre Patria la que ejerció efectivamente la soberanía sobre las islas, desde 1774 hasta 1810. El nuevo estado cuyo problema ejercio la Junta de Mayo, aplicó en toda la geografía política del país —tierra firme, islas y mares— el principio del uti possidetis juris.

El Gobierno de Buenos Aires, absorbido por las luchas por la independencia, recién pudo comparar de ellamar la presencia argentina en Malvinas cuando en 1820 el pabellón nacional fue izado por el Coronel de Marina David Jewett, norteamericano al servicio de nuestro país, quien arribo a las islas al mando de la Fragata "Heroina". De allí en más la autoridad argentina en esa lugar fue ejercida por un Comandante Militar, funciones que fueron asumidas por un "Gobernador Político y Militar", cargo creado en 1829, que se mantuvo ininterrumpidamente hasta la ocupación británica en 1833.

A partir de 1833, los sucesivos gobiernos argentinos mantuvieron una constante invariable de reclamos del territorio usurpado por Gran Bretaña, los que fueron reiteradamente rechazados.

En 1965 parecio vislumbrarse un principio de arreglo de la cuestión al votarse en el seno de la Asamblea General de las Naciones Unidas la Resolución 2065, que estableció invitar a las partes a negociar para encontrar una solución pacífica al problema. Debían tenerse en cuenta los disposiciones somenes, los objetivos de las Naciones Unidas y los intereses de la población de las islas.

Las negociaciones se desarrollaron con gran parsimonia y no arrojaron ningún resultado concreto en cuanto a la soberanía sobre el archipiélago. La Argentina implementó una serie de medidas, como muestra de buena voluntad conciliadora, que se pueden resumir en lo siguiente:

—Construcción de una pista de aterrizaje, la que inauguró en 1972.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 06

(Se estableció un servicio aéreo regular entre la Argentina continental y las islas, hasta entonces inexistente, que agilizó sus comunicaciones con el resto del mundo).

—Establecimiento de un servicio de transporte marítimo regular, a cargo del Servicio de Transportes Navales de la Armada. (Incluía el aprovisionamiento de víveres frescos).

—Facilidades para el acceso de jóvenes malvineros a la enseñanza en la Argentina en colegios de excelente nivel, a elección. (Incluyó el envío de maestros a las islas para la enseñanza del castellano, a fin de facilitar la ulterior concurrencia a institutos argentinos).

—Acuerdos postales y franquicias aduaneras.

—Establecimiento en las islas de un servicio de combustible (nafta y gas licuada), a cargo de empresas argentinas.

—Apoyo sanitario mediante evacuación al continente para los pobladores de las islas.

Pese a esta actitud constructiva y con fines de integración que implicaba en algunos casos un apreciable mejoramiento de las condiciones de vida de la población de las islas, la cuestión de la soberanía continuó viéndose postergada en las negociaciones, llegando sin mayores variantes a la última ronda de febrero de 1982, si bien en algunos momentos se expresaron propuestas informales británicas que dejaban entrever la posibilidad de una solución.

DESENCADENAMIENTO DE LA CRISIS

La cuestión de la soberanía en Malvinas está evidentemente ligada con la posesión de las Islas Georgias y Sandwich del Sur, que Gran Bretaña consideraba "dependencias" de las Malvinas.

Las Islas Sandwich del Sur fueron visitadas regularmente por unidades de la Armada Argentina, realizándose en algunos casos instalaciones de ayudas a la navegación y de refugios.

En 1977 se inauguró la estación científica "Corbeta Uruguay" en la Isla Thule. Esta instalación motivó una protesta británica que fue rechazada por el gobierno argentino. No se generaron ulteriores incidentes y la estación continuó operando.

A fines de la década de 1970, un ciudadano argentino de apellido Davidoff, había concretado mediante licitación, la compra de las instalaciones abandonadas de una factoría ballenera, ubicadas en Puerto Leith, Isla San Pedro (Georgia del Sur), operación que fue formalmente documentada en Londres.

El citado Davidoff requirió la colaboración de la Armada Argentina para visitar las instalaciones de la factoría en Puerto Leith, hecho que se cumplió en diciembre de 1981. Asimismo solicitó el traslado de un grupo de operarios que procedería al desmonte de las instalaciones, dada la no existencia de líneas marítimas regulares a esa zona. Dichos operarios fueron trasladados a Puerto Leith en un transporte

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 07

de la Armada, el A.R.A. "Bahía Buen Suceso", dedicado rutinariamente a viajes comerciales de fomento a los puertos de la Patagonia e Islas Malvinas.

Este traslado se efectuó en el mes de marzo de 1982. Si bien el citado Davidoff había mantenido informada de sus movimientos a la Embajada Británica en Buenos Aires y el personal de su empresa trasladado a Leith en marzo de 1982 estaba munido de la documentación prevista en los acuerdos argentinos - británicos logrados en las negociaciones posteriores a la Resolución 2065 de la ONU, el desembarco de este grupo de civiles provocó una airada reacción británica. Esta escalada diplomática británica, ampliamente publicitada, llegó a amenazar con el desalojo por la fuerza del grupo de civiles de la empresa de Davidoff y se cursaron instrucciones a ese respecto al HMS "Endurance". Asimismo, las informaciones procedentes de Gran Bretaña daban cuenta de la iniciación del desplazamiento de fuerzas significativas, tendientes a reforzar la presencia militar británica en el Atlántico Sur.

Ante el cariz que había adquirido la crisis que hacía presumir el empleo de la fuerza para desalojar a ciudadanos argentinos que desarrollaban una actividad comercial concertada, el Gobierno Argentino decidió adoptar medidas para protegerlos, incluyendo la fuerza si fuera necesaria. Por ende, dada la importancia vital de Malvinas en el marco estratégico - operacional para asegurar la posesión de Georgias, fuerzas militares argentinas ocuparon ambos archipiélagos, hecho que se concretó, como es conocido, el 2 de abril de 1982 en el caso de Malvinas, sin bajas británicas y el 3 de abril en el caso de Georgias donde sólo hubo un herido entre el personal militar británico. Las bajas argentinas fueron un muerto y dos heridos en Malvinas y tres muertos y once heridos en Georgias.

Producidos estos hechos, se materializaron febriles movimientos por parte de ambos gobiernos, tanto en el campo diplomático como en el económico y militar.

Gran Bretaña anunció el envío de una importante fuerza de Tarea y declaró una Zona de Exclusión de 200 millas alrededor de Malvinas en la que todo buque o aeronave argentina sería considerada hostil. Asimismo, Gran Bretaña hizo público el envío de submarinos nucleares al Atlántico Sur, como primer paso para hacer efectiva la antedicha Zona de Exclusión.

Las intensas gestiones diplomáticas fracasaron y el 25 de abril de 1982 las fuerzas británicas atacaron y capturaron la isla San Pedro (Georgias del Sur).

Luego de este episodio, iniciaron el asedio a las Islas Malvinas, a partir del 1º de mayo de 1982.

Hechos que se consideran de relevancia, por su relación con la supervivencia se analizan en detalle en este folleto, todos relacionados con las acciones bélicas desarrolladas por la posesión de las Islas Malvinas, durante los meses de mayo y junio de 1982.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 08

FUERZAS ENFRENTADAS

FUERZAS ARGENTINAS

Armada

— **Fuerzas Navales**

Portaaviones

"25 de Mayo"

Crucero

"General Belgrano" (+)

Destructores

"Hércules" - "Santísima Trinidad" - "Piedrabuena" - "Bouchard" "Py" - "Segui" (−)

Corbetas

"Drummond" - "Guerrico" - "Granville"

Submarinos

"Santa Fe" - "Salta" (−) - "San Luis"

Avisos

"Gurruchaga" - "Comodoro Somellera" - "Alferez Sobral" (*) - "Comandante General Irigoyen"

Buque de Desembarco de Tanques

"Cabo San Antonio"

Buques Hospitales

"Bahía Paraíso" - "Almirante Irizar"

Buques Tanques

"Punta Médanos" - "Puerto Rosales" - "Campo Durán"

Pesqueros

"Narwal" (+) - "María Alejandra" - "Constanza" - "Usurbil" - "Mar Azul" - "María Luisa" - "Margot"

Transportes

"Bahía Buen Suceso" (+) - "Isla de los Estados" (+) - "Formosa" - "Río Carcaraña" (+) - "Forrest"

FUERZAS ENFRENTADAS

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 09

Remolcador de mar
"Yehuin"

Referencias:

(+) HUNDIDO
(*) AVERIADO
(−) No participó efectivamente en las operaciones por limitaciones de alistamiento.

— **Fuerzas de la Aviación Naval**

Grupo Aeronaval Insular
MC32/33 "Aeromachi" - T34C Turbo - Mentor - SA330 "Skyvan"

Grupo Aeronaval de Exploración
SP2H "Neptune" - S2E "Tracker" - Embraer 111

Grupo Aeronaval de Ataque
Super Etendard - A4Q "Skyhawk"

Grupo Aeronaval de Sostén Logístico Móvil
L 188 "Electra" - F28 "Fokker"

— **Fuerzas de Infantería de Marina**

Batallón de IM Nº 5
Batallón de Artillería AA Nº 1
Compañía de Ingenieros Anfibios
Fracciones de otras unidades de Infantería de Marina.

Ejército

— **Brigada de Infantería IX**

Regimiento de Infantería Nº 25
Regimiento de Infantería Nº 8
Compañía de Ingenieros Nº 9

— **Brigada de Infantería X**

Regimiento de Infantería Nº 3
Regimiento de Infantería Nº 6
Regimiento de Infantería Nº 7
Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada Nº 10
Compañía de Comunicaciones Nº 10
Compañía de Ingenieros Nº 10

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION
FOLIO
N° 10

— **Brigada de Infantería III**

Regimiento de Infantería Nº 5
Regimiento de Infantería Nº 12
Regimiento de Infantería Nº 4
Grupo de Artillería Nº 3

— Grupo de Artillería Aerotransportado 4.

— Compañía de Comando 601.

— Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601.

— Elementos del Batallón de Aviación 601.

Fuerza Aérea

— *Malvinas*
IA 58 "Pucará" - Helicópteros Bell 212 - Helicópteros "Chinook".

— *Río Gallegos*
A4B "Skyhawk" - M III "Mirage"

— *San Julián*
A4C "Skyhawk"

— *Comodoro Rivadavia*
M III "Mirage" - M V "Dagger" - F27 "Fokker" - C-130 y KC

— *Río Grande*
M V "Dagger"

— *Trelew*
MK 62/64 "Canberra"

— *Santa Cruz*
I A 58 "Pucará

FUERZAS BRITANICAS

Fuerzas Navales

— *Portaaviones*
"Hermes" - "Invincible"

— *Destructores y Fragatas*
"Bristol" - "Antrim" (*) - "Glamorgan" (*) - "Cardiff" - "Coventry" (*) - "Exeter" - "Glasgow" (*) - "Sheffield" (+) - "Brilliant" (*) - "Broadsword" (*) - "Active" - "Alacrity" - "Ambuscade" - "Antelope" (+) -

ARCHIVO GENERAL DE LA A.R. FOLIO Nº 11

"Ardent" (+) - "Avenger" (*) - "Arrow" (*) - "Argonaut" (*) - "Penelope" - "Minerva" - "Andromeda" - "Yarmouth" - "Plymouth" (*).

— *Buque de patrulla de Hielos*

"Endurance".

— *Submarinos nucleares*

"Spartan" - "Splendid" - "Conqueror" - "Valiant" - "Corageous".

— *Submarinos convencionales*

"Onix".

— *Buques de Guerra Anfibia*

Buques de Desembarco Dique: "Fearless" - "Intrepid".

Buque de Desembarco Logístico (LSL): "Sir Bedivere" - "Sir Galahad" (+) - "Sir Geraint" - "Sir Percivale" - "Sir Tristram" (*) - "Sir Lancelot" (*).

— *Transportes de Tropas y Equipo integrado por Buques Auxiliares de la Flota (Royal Fleet Auxiliaries) y Buques Mercantes Requisados.*

"Queen Elizabeth II" - "Canberra" - "Tor Caledonia" - "St. Edmunds" - "Nordic Ferry" - "Baltic Ferry" - "Elk" - "Europic" - "Atlantic Conveyor" (+) - "Atlantic Causeway" - "Contender Bezant".

— *Buques Logísticos*

"Fort Austin" - "Fort Grange" - "Resource" - "Regent" - "Stromness" - "Saxonia" - "Lycaon" - "Geestport".

— *Buques Hospital/Ambulancia*

"Uganda" - "Hydra" - "Herald" - "Hecla".

— *Buques de Apoyo*

"British Enterprise" - "Stena Seaspread" - "Stena Inspector" - "Engadine" - "Pict" - "Farnella" - "Junella" - "Northella" - "Salvageman" - "Yorkshireman" - "Irishman" - "Wimpey Seahorse" - "St. Helena" - "Iris".

— *Buques Tanque*

"Bayleaf" - "Scottish Eagle" - "Alvega" - "Balder London" - "Olmeda" - "Olna" - "Tidespring" - "Tiderpool" - "Pearleaf" - "Fort Toronto" - "Eburna" - "G. A. Walker" - "Dart" - "Test" - "Tay" - "Trent" - "Wye" - "Esk" - "Avon" - "Anco Charger" - "Blue Rover".

Referencias:

(+) HUNDIDO
(*) AVERIADO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 12

— *Escuadrillas Aeronavales destacadas al Atlántico Sur*

Nº 800 — Sea Harriers
Nº 801 — Sea Harriers
Nº 809 — Sea Harriers
Nº 899 — Sea Harriers
Nº 845 — Helicópteros Sea King MK IV
Nº 846 — Helicópteros Sea King MK IV
Nº 847 — Helicópteros Wessex V
Nº 848 — Helicópteros Wessex V
Nº 820 — Helicópteros A/S Sea King MK II
Nº 824 — Helicópteros A/S Sea King II
Nº 825 — Helicópteros A/S Sea King MK II
Nº 826 — Helicópteros A/S Sea King MK V
Nº 737 — Helicópteros Wessex III
Nº 815 — Helicópteros Lynx
Nº 829 — Helicópteros Wasp

Nota: Se destacaron un total de 171 aeronaves de la Armada Británica al Atlántico Sur.

Fuerzas Terrestres

— *3ra. Brigada de Comandos*

Comando 40 (IM)
Comando 42 (IM)
Comando 45 (IM)
2do. Batallón de Paracaidistas
3er. Batallón de Paracaidistas
Unidades de Artillería, Ingenieros, Comandos y Comunicaciones, Apoyo Logístico, etc.

— *5ta. Brigada de Infantería*

2do. Batallón de Guardias Escoceses
1er. Batallón de Guardias Galeses
1er. Batallón de Gurkhas
Unidades de Artillería, Exploración, etc.

Fuerzas Aéreas

— *Escuadrillas de la RAF utilizadas en el Atlántico Sur*

Nº 1: Aviones "Harrier" GR3 transportados en el "Atlántic Conveyor" o enviados en vuelo directo a la Fuerza de Tarea que operaron desde el HMS "Hermes"

Nº 55 - 57: Aviones Tanque "Victor".

Nº 44 - 50 - 101: Elementos de las escuadrillas de "Vulcan" afectados a misiones de bombardeo.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 13

Nº 42 - 120 - 201 - 206: Aviones "Nimrod" de reconocimiento marítimo.

Nº 24 - 30 - 47 - 70: Aviones "Hercules" C-130 de transporte, algunos de ellos especialmente equipados con tanques adicionales.

Nº 10: Aviones "VC-10" operando el enlace Brize-Norton-Isla Ascensión

Nº 18: Helicópteros "Chinook" - 4 embarcados en el "Atlantic Conveyor", de los cuales 1 alcanzó el estado de operativo; 4 embarcados en el "Contender Bezant", los cuales alcanzaron el estado operativo en tierra el 14 de junio.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 14

CAPITULO 1

GENERALIDADES

CARACTERISTICAS DEL TEATRO DE OPERACIONES

Las Malvinas son un archipiélago de casi 1.200 Km², situado a 300 millas de la costa argentina, un poco al norte de la latitud de la boca del Estrecho de Magallanes. Consta de dos islas principales: Soledad y Gran Malvina, y muchas otras menores.

Dichas islas principales se extienden de NO a SE, separadas por el Estrecho de San Carlos, una gran depresión invadida por el mar. En forma perpendicular a este estrecho se observan otras depresiones menores que penetran en forma profunda en las islas mayores a las que en algunos casos dividen casi totalmente.

La orografía de las Malvinas se caracteriza por la presencia de cerros bajos y redondeados. La cadena más importante, las Alturas Rivadavia (Montes Wickham) se extienden desde Puerto Argentino en la Isla Soledad, hacia el O. Las alturas principales son el Monte Alberdi (Mt. Usborne) de 684 m. y el Monte Rivadavia (Mt. Pleasant) de 605 m. En la Gran Malvina existen pequeñas agrupaciones montañosas y una de ellas tiene el cerro más elevado de la isla, el Monte Independencia (Mt. Adams) de 700 m. de altura.

En las Islas Malvinas no existen verdaderos ríos, pero sí numerosos arroyos y corrientes intermitentes de corto recorrido, así como cauces secos. Otro rasgo típico del terreno es la presencia de turbales que dificultan la movilidad terrestre, agravada por la escasez de caminos. El tipo de terreno, unido al clima, que trataremos más adelante, hace que no existan árboles y sí, a lo sumo, pequeños arbustos.

Estas características ambientales condicionan las actividades económicas que se reducen a la cría de ovejas.

El suelo, particularmente húmedo, hace que en caso de cavar un refugio el fondo del mismo se cubra con una capa de agua. Este factor fue un condicionante crítico para el establecimiento de posiciones defensivas.

El archipiélago se halla equidistante de dos convergencias: las corrientes Antártica - Aguas Templadas del Atlántico Sur y la Subtropical - Brasil. En consecuencia las Malvinas están dentro de una masa de agua cuyos límites de temperatura varían de 3ºC a 10ºC en invierno y de 4ºC a 14ºC en verano.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 15

La línea máxima del campo contínuo de hielo marítimo de la Antártida (pack) llega en agosto y septiembre a 150 millas al SE de las islas, pero ésto es excepcional y el límite medio del campo en noviembre está 250 millas al SE.

Los icebergs y los hielos flotantes pueden llegar a la zona de Malvinas y su plataforma.

El clima malvinero no tiene veranos cálidos ni inviernos excesivos. El mar actúa como moderador y los vientos como modificadores. Es un clima húmedo y nuboso, con el hostigamiento constante del viento. Los predominantes son los del sector SO al NO y con menor frecuencia soplan del SE y del N. Son muy raros los vientos del E.

La temperatura media anual es de 6ºC. Los meses de temperatura máxima son enero y febrero con un registro de 10ºC. Julio es el mes más frío con una media de 2ºC.

Se han observado temperaturas extremas excepcionales de 24ºC en enero y —11ºC en junio y agosto. En todo el año hay un promedio de 54 días en que se presentan nieblas.

La precipitación anual media es de 670 mm. con una distribución bastante uniforme en todos los meses. Llueve con frecuencia pero no intensamente. Las nevadas son frecuentes en invierno (10 días por mes) y muy raras entre diciembre y marzo.

En resumen, es un duro clima subantártico y oceánico, es decir, frío sin grandes variaciones, ventoso y húmedo.

Otro de los archipiélagos en disputa son las Islas Georgias del Sur. La distancia entre Malvinas y Georgias es de 800 millas y estas últimas se encuentran a 1.230 millas de Río Gallegos. Entre Georgias y el Cabo de Buena Esperanza la distancia es del doble y no hay ninguna conexión geológica entre estas islas y el continente africano y sí con el continente americano.

El campo de hielo marino no alcanza en invierno a las Georgias. Este archipiélago consta de una isla muy grande, San Pedro (100 millas de largo y 20 millas de ancho) y algunas islas menores. La Isla San Pedro tiene una gran cadena central, los Montes San Telmo (Allardice).

La costa sur, expuesta al mar y al viento predominante del SO es poco accesible, pero la costa norte, que goza del reparo natural de la isla, cuenta con numerosos fondeaderos. En dos de ellos existieron los asientos poblacionales más importantes, Grytviken y Puerto Leith. El primero de ellos es en la actualidad la cabecera administrativa de la isla.

El tercer archipiélago, las Islas Sandwich del Sur, constituyen el grupo más oriental de las Islas sub-antárticas. Está constituído por once islas principales, islotes y rocas, situadas sobre un arco convexo hacia el

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 16

E, entre latitud 56º14' (S), longitud 27º35' (O) y latitud 59º27' (S) y longitud 26º20' (O). Se extienden de Norte a Sur unas 196 millas y de este a oeste 60 millas. Las islas son pequeñas y su superficie total es aproximadamente 300 km². Las Sandwich del Sur son de naturaleza volcánica. Una de ellas, la Zavodoski, tiene actividad volcánica permanente. Las otras suelen tener algunos signos de erupción, como la emisión de vapores y algún calor, otras están cubiertas de glaciares. Son de difícil acceso y ofrecen poca protección, por lo que han permanecido casi deshabitadas.

Este archipiélago está a 1.450 millas de Río Gallegos y a 430 millas de las Georgias del Sur. La distancia a Buenos Aires es de 2.080 millas y al Polo Sur 1.300 millas aproximadamente.

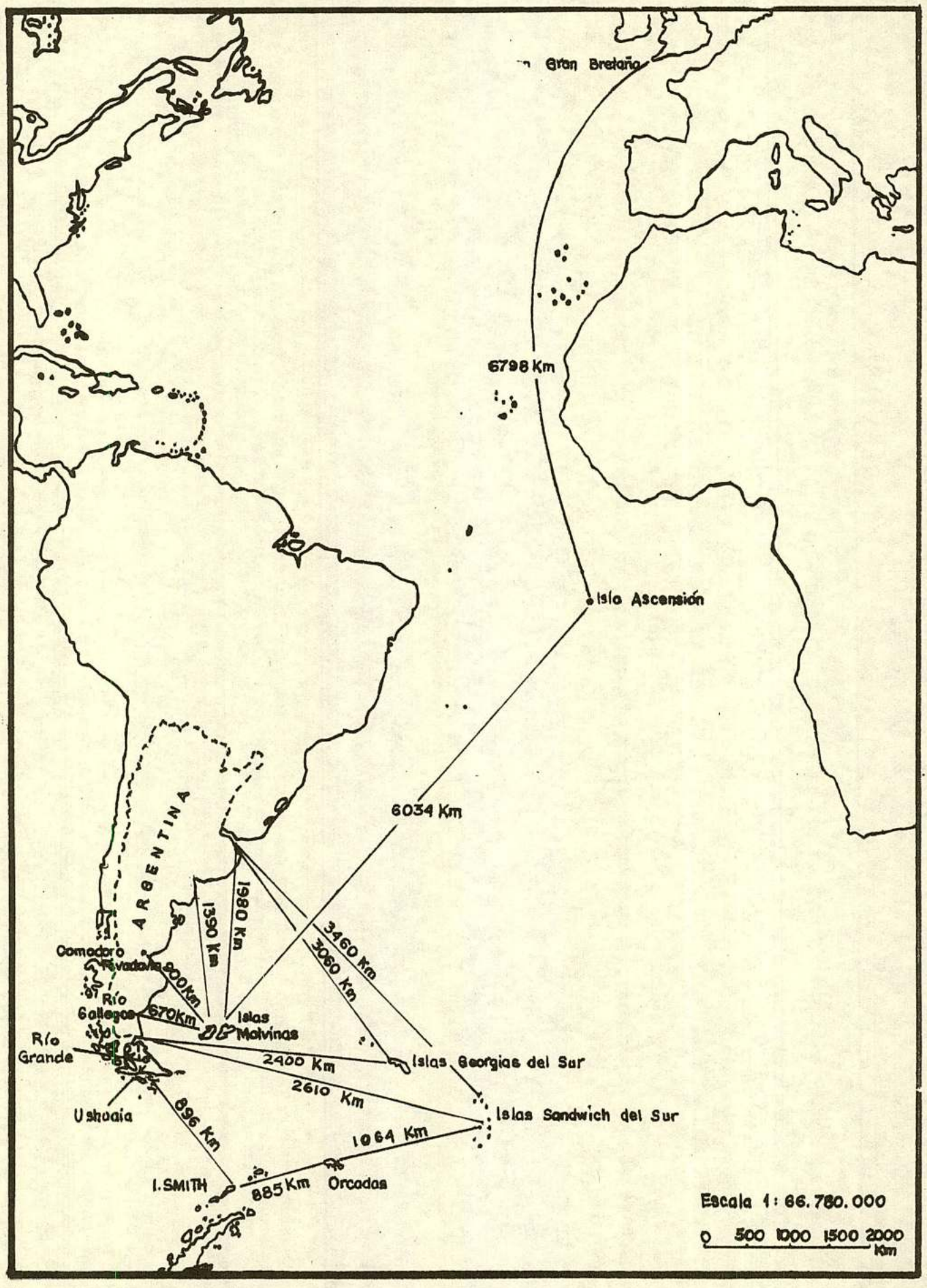
En estas islas el porcentaje de mal tiempo es del 90 %, con vientos fuertes y persistentes del SO.

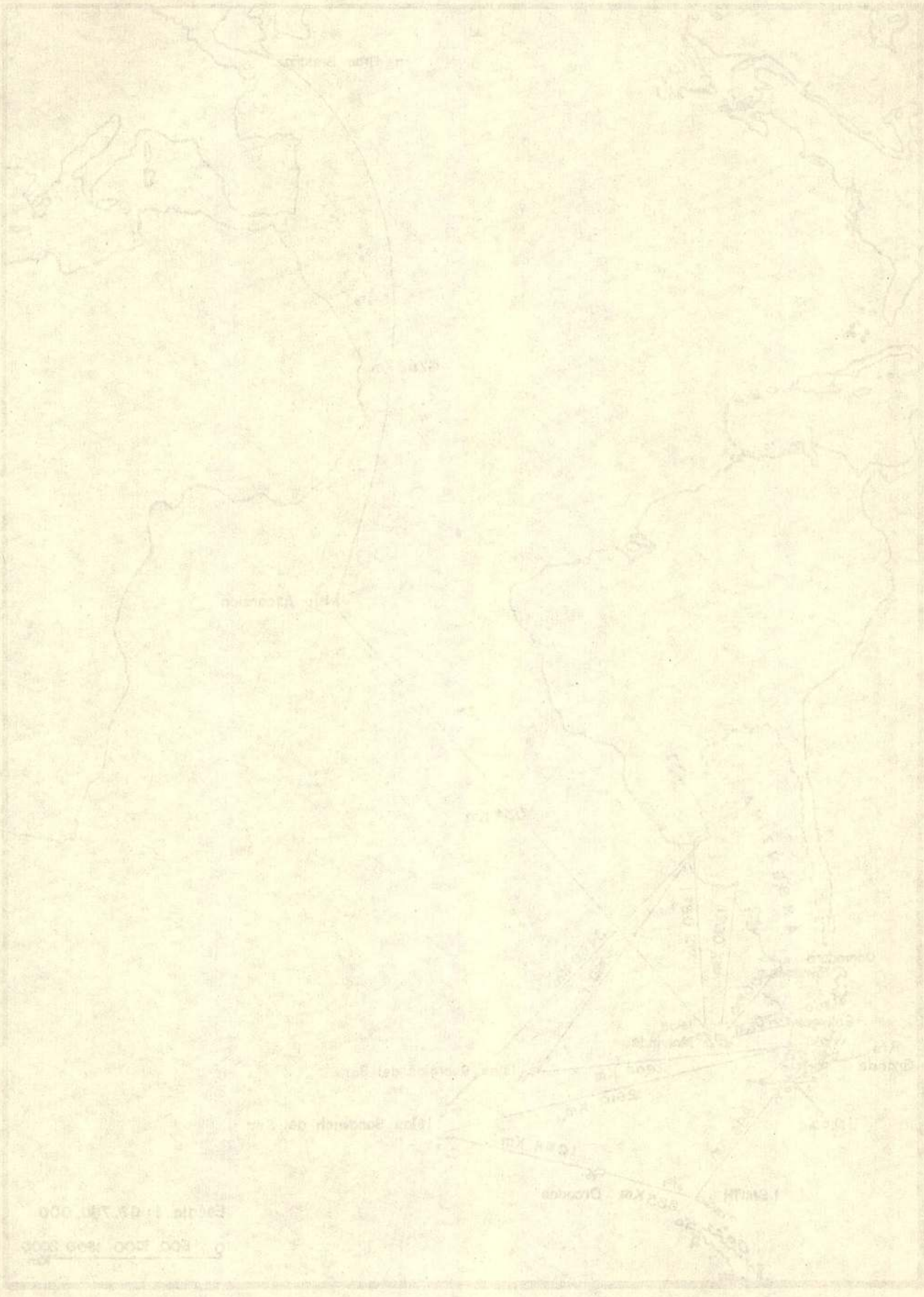
Abundan la niebla, la bruma y la nieve.

La vegetación es escasa y primitiva, consistente en musgos y líquenes.

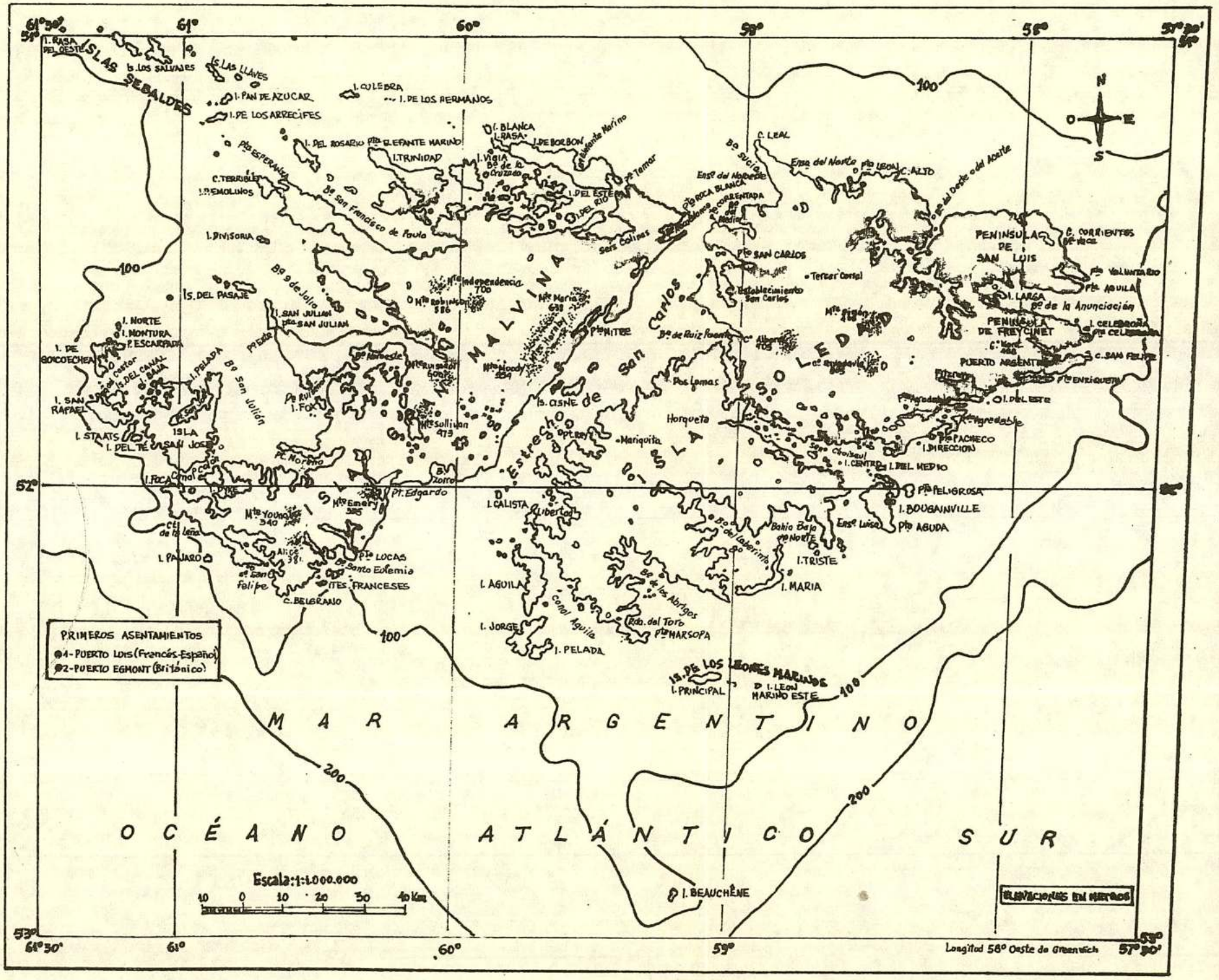
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 17

UBICACION DE LAS ISLAS MALVINAS



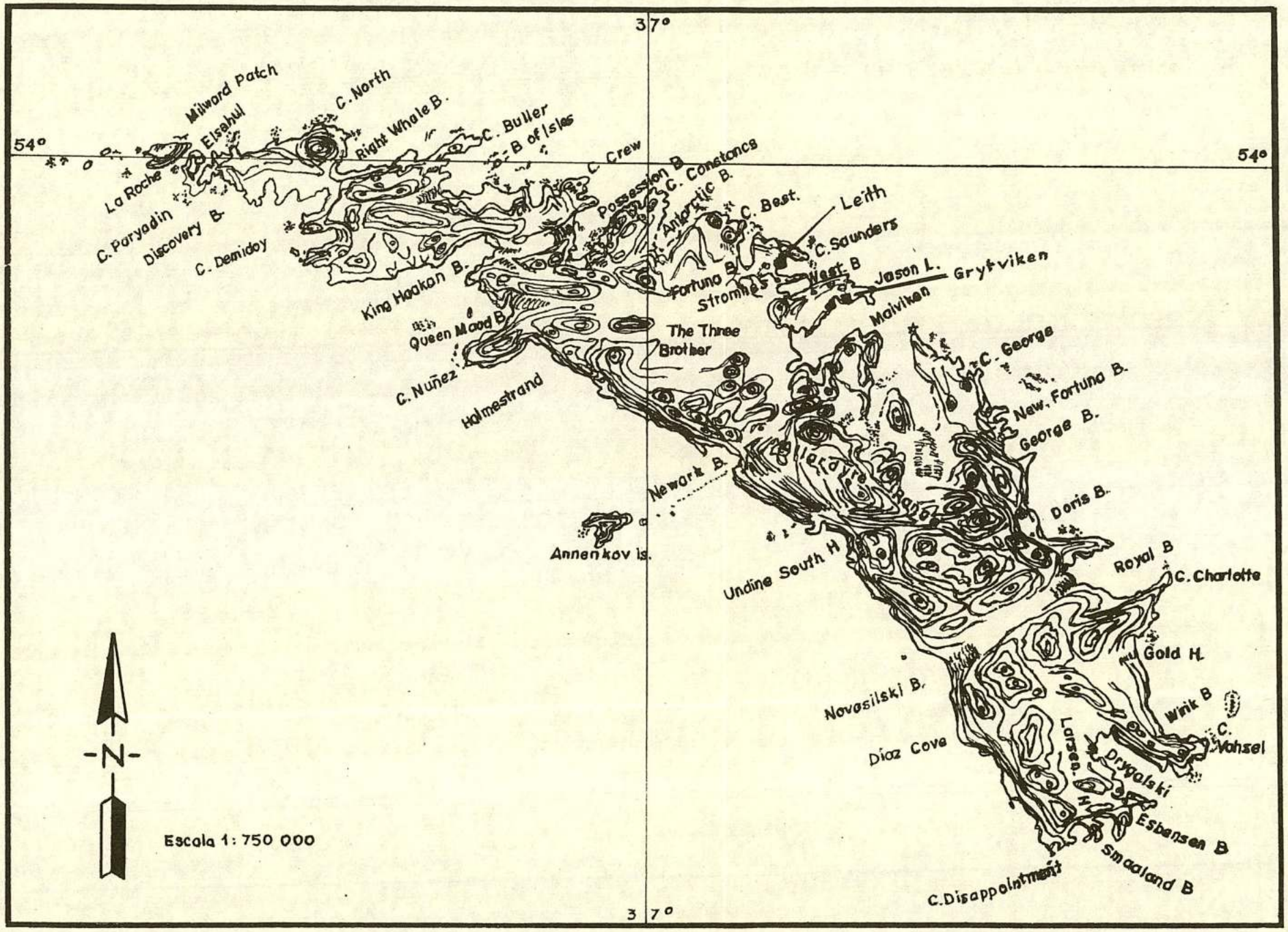


GEOGRAFIA DE LAS ISLAS MALVINAS



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 18

ISLA "SAN PEDRO"



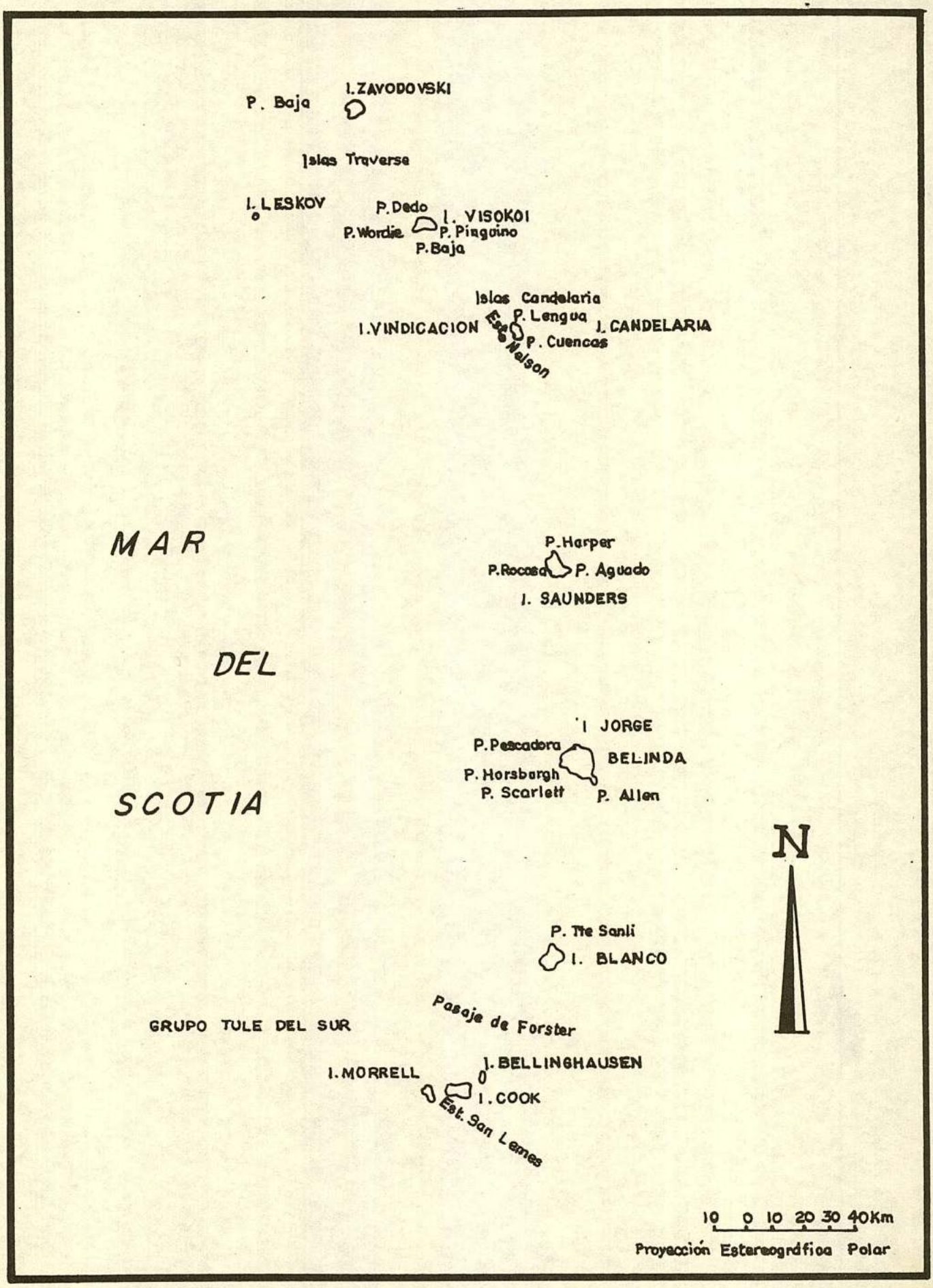
-N-

Escala 1: 750 000

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN
FOLIO
N° 12

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 20

ISLAS "SANDWICH DEL SUR"



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 21

CARACTERISTICAS GENERALES DEL PERSONAL ARGENTINO INTERVINIENTE EN LAS HOSTILIDADES

En líneas generales, puede expresarse que la Armada Argentina no experimentó dificultades de adaptación de su personal al Teatro de Operaciones.

A pesar que sus lugares de origen, tanto del Personal Militar de carrera como los de los Conscriptos corresponden a regiones del país de características geográficas y climáticas marcadamente distintas a las del Atlántico Sur, la experiencia en ejercitaciones con fuerzas navales y aeronavales así como el estacionamiento regular de unidades de Infantería de Marina en el sector geográfico austral contribuyeron a una adecuada ambientación.

Dentro de este proceso de ambientación pueden distinguirse dos aspectos. En primer lugar, la aptitud natural del ser humano de adaptarse a una temperatura más fría, por medio de diversos mecanismos de defensa que activan el cuerpo.

Por otra parte la actitud consciente del individuo, sometido al clima frío, genera hábitos tales como el uso rutinario de prendas y calzado de abrigo, utilización de los reparos que brinda el terreno, etc., que facilitan el mantenimiento de la aptitud física y la prevención de bajas administrativas.

En particular, el grueso del personal de Infantería de Marina destinado en Malvinas, que fue el que estuvo sometido a las condiciones más rigurosas, estaba formado por el Batallón de I.M. Nº 5, cuyo asiento normal es la localidad de Río Grande en Tierra del Fuego. Dadas las semejanzas de terreno y clima entre el asiento permanente y las Islas, el personal de esta Unidad soportó satisfactoriamente una permanencia del orden de 60 días en las posiciones, más 10 días como prisioneros de guerra.

Asimismo, en las otras unidades de Infantería de Marina destacadas en Malvinas, la presencia de personal de cuadros con experiencia en la zona austral contribuyó a la ambientación del conjunto.

Cabe mencionar que en estas unidades, dada la preponderancia de conscriptos, puede asumirse una edad promedio de 19 años. Pese a esta edad relativamente baja el desempeño de las Unidades fue satisfactorio, hecho atribuible a su adecuada adaptación al terreno y a un excelente nivel de adiestramiento.

En cuanto al nivel de instrucción del personal, cabe consignar que en las unidades de Infantería de Marina predominaba el nivel primario. El

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 22

segundo grupo lo constituía el personal con educación secundaria y, por último, un número reducido de nivel terciario.

En las unidades navales, por la mayor exigencia de especialización predominaba el personal de nivel de instrucción secundario.

Es evidente que el nivel de instrucción del personal condiciona el adiestratamiento que puede impartirse en sistemas complejos, el que resultará accesible sólo a los de mayor aptitud intelectual.

Como comentario final debe expresarse que el nivel de instrucción no fue un obstáculo para el adiestramiento en la operación de los sistemas con que contaba la Armada Argentina en el Conflicto.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N. 23

CAPITULO 2

SUPERVIVENCIA EN EL MAR

HUNDIMIENTO DEL CRUCERO A.R.A. "GENERAL BELGRANO"

Hechos acaecidos

El día 1º de mayo de 1982, el crucero "General Belgrano" se hallaba en misión de patrullaje fuera de la Zona de Exclusión al sudeste de la Isla de los Estados, controlando el acceso desde el Pacífico.

El día 2 de mayo de 1982, a las 16.00 hs., en lat. 55º30' (S), longitud 61º00' (O) (a 110º y 87 millas de Punta San Juan - Isla de los Estados), aproximadamente a 40 millas por fuera de la Zona de Exclusión, el A.R.A. "General Belgrano" recibió dos impactos de torpedo en la banda de babor (es decir, lanzados desde el S del Crucero). Según las informaciones británicas, se trataba de torpedos convencionales MK8, lanzados por el Submarino nuclear HMS "Conqueror" circunstancias que se consideran reales, debido al intervalo y distribución de los impactos. Uno de los impactos se produjo a proa de la torre I (cuaderna 16) y motivó la pérdida del sector de proa, pero no tuvo consecuencias decisivas en el ulterior desenlace.

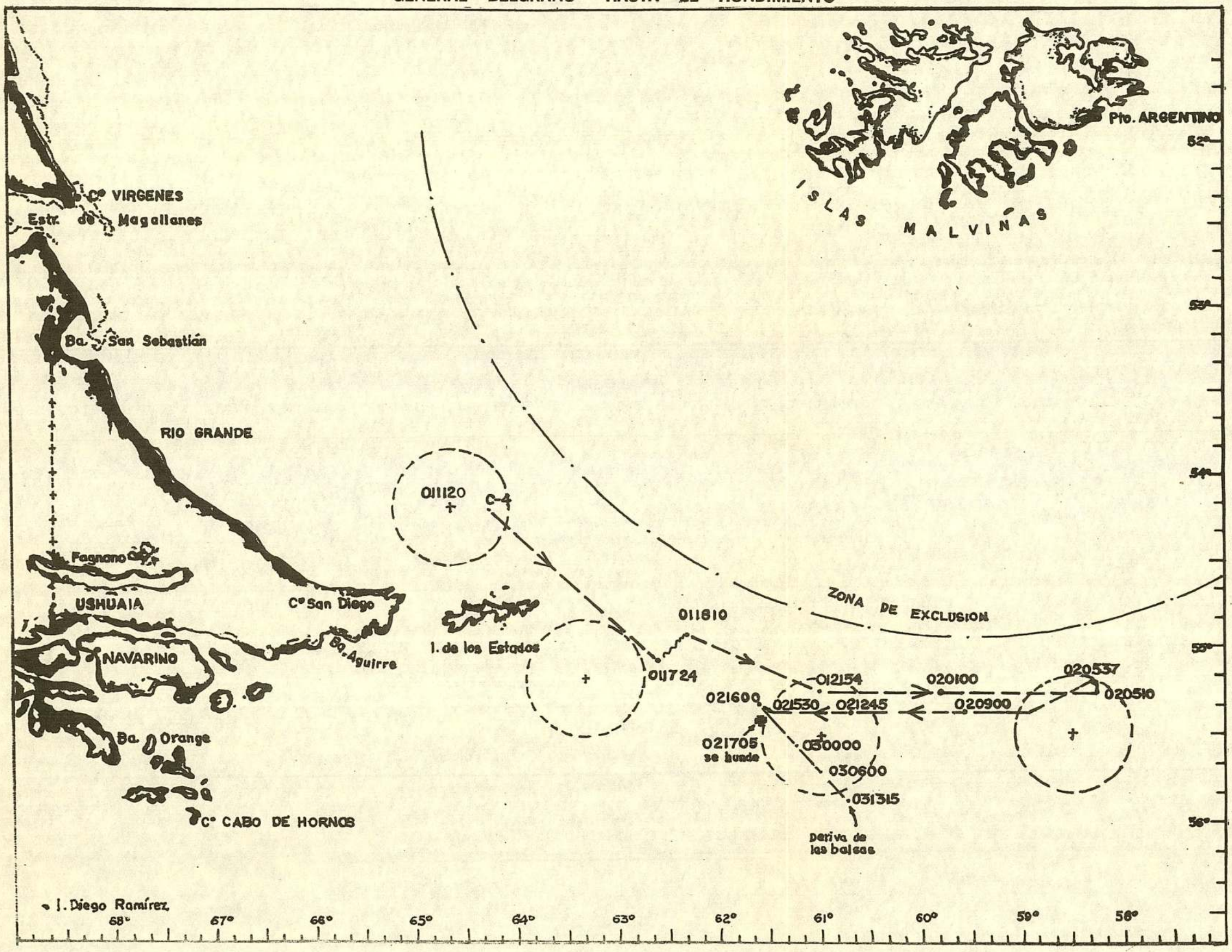
El otro impacto fue a la altura del compartimiento de máquinas de popa (cuaderna 100-110), cuyas consecuencias fueron realmente importantes ya que, además de afectar a una apreciable cantidad de personal que se encontraba en las cubiertas superiores sobre la vertical de la explosión del torpedo, generó vías de agua que propagaron la inundación del compartimiento de máquinas de proa y a los compartimientos de calderas, los que tuvieron que ser abandonados.

En consecuencia, el buque quedó sin propulsión y sin energía eléctrica. Esta última no pudo ser restaurada mediante el generador de emergencia ya que, habiendo resultado averiado por la concusión de los impactos de torpedo, fue imposible su puesta en marcha. Se aprecia que los daños resultaron particularmente graves dada la disminución de resistencia estructural del casco, en función de sus casi 50 años de vida.

Poco después de los impactos, la pérdida total de propulsión y energía eléctrica sin posibilidad de restaurarlas, la rápida inundación progresiva y una escora a babor en aumento, motivó la orden de abandonar el buque.

El abandono se realizó a las 1630 horas aproximadamente, cuando se iniciaba la noche, con viento de 20 nu-

DERROTA SEGUIDA POR EL CRUCERO "ARA GENERAL BELGRANO" HASTA EL HUNDIMIENTO



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 24

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 75

Secuencia del hundimiento del Crucero General Belgrano.

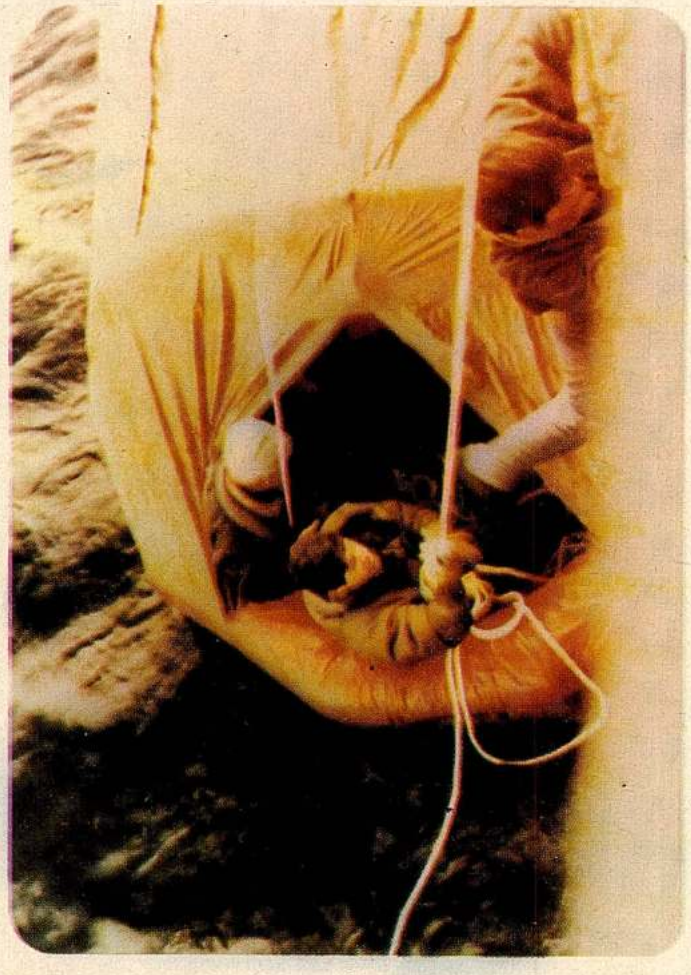
Lentamente la masa de acero del Crucero General Belgrano es fagocitada por el mar.

Otro plano de la tragedia. Botes que se alejan y el buque que se hunde.

El mar ha vencido y se devora la presa.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 26

Ultimos momentos del hundimiento del Crucero General Belgrano.
Los postreros instantes antes de desaparecer para siempre en el mar.



Rescate de los náufragos del Crucero General Belgrano.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 27

dos del 310º, temperatura del agua de mar 3º C, estado de mar 4 y una escora progresiva que se aproximaba a los 45º. Pese a la premura de las circunstancias y las adversas condiciones meteorológicas y de luz, el abandono se efectuó en orden. En general, el personal lo hizo por el costado en contacto con el agua, babor. Se evacuaron todos los heridos por la explosión. Durante la permanencia en las balsas el viento se mantuvo entre 50/60 nudos de la misma dirección, la temperatura del agua de mar en 2º C, el estado de mar 6 y la sensación térmica aproximada entre —7º C y — 10º C.

Las operaciones de rescate se realizaron entre el 3 de mayo por la mañana y el 8 de mayo con la participación de las unidades de superficie y aéreas que se indican más adelante. Estas operaciones no fueron interferidas por fuerzas británicas.

Este esfuerzo significativo permitió el rescate de 770 hombres. Dada la dotación de la unidad, integrada por 1.093 hombres, perdieron la vida 323, de los cuales se recobraron 23 cadáveres y 300 resultaron desaparecidos.

MEDIOS EMPEÑADOS

Participaron en la búsqueda y rescate de sobrevivientes las unidades de superficie y aeronavales de la Armada Argentina disponibles en las proximidades del siniestro, además de un buque de la Armada de Chile, según el siguiente detalle:

— AVISO ARA "GURRUCHAGA"
— DESTRUCTOR ARA "PIEDRA BUENA"
— DESTRUCTOR ARA "BOUCHARD"
— BUQUE HOSPITAL ARA "BAHIA PARAISO"
— BUQUE ANTARTICO "PILOTO PARDO" (ARMADA CHILE)
— AERONAVES P-2 "NEPTUNE"
— AERONAVES L-188 "ELECTRA"

CONCLUSIONES

El comportamiento del material de supervivencia, en particular el uso de las balsas autoinflables, puede considerarse muy satisfactorio.

Si bien hay aspectos que se consideran perfectibles, los cuales se indican más adelante, se aprecia un éxito la supervivencia por un período de hasta 48 horas en esas condiciones ambientales extremas.

Cabe consignar que, hasta donde se ha podido determinar, el caso del ARA "General Belgrano" es el primer siniestro real en medio de total

ARCHIVO GENERAL DE MARINA
Rollo 28

oscuridad, en un ambiente de frío riguroso, al que se ve sometida una dotación numerosa desde la adopción internacional de las balsas autoinflables.

En una encuesta realizada entre los sobrevivientes, los elementos que se consideraron más importantes fueron:

— *Linterna*
— *Alimentos y agua*
— *Inflador*
— *Navaja*
— *Comprimidos antimareo*
— *Parches*.

El 72 % de los rescatados llegó a las balsas sin caer al mar.

El 78 % del personal sobreviviente estuvo en balsas ocupadas por 15 a 35 personas y sólo el 22 % en balsas cuyo total de ocupantes fue menor de 15.

La experiencia indicó que fue más beneficiosa una sobrecarga de las balsas y no una ocupación parcial por dos razones: protección contra el frío en función del calor humano y eliminación de los movimientos muy violentos en mar gruesa de una balsa semivacía.

El 81 % de los sobrevivientes tuvieron vómitos.

El 20 % presentó algún tipo de lesión. Sólo el 2 % se halló en la balsa seco, sin lesiones y sin vómitos.

De las sensaciones que sufrieran los sobrevivientes en la balsa, declararon como primera prioridad el frío (79%), como segunda opción la presencia de vómitos (37%) y como tercer inconveniente los trastornos para orinar. No fueron significativos el hambre, la sed y la diarrea. Como dato de interés se debe dejar constancia que el personal de las balsas cumplimentando las instrucciones, no ingirió líquidos ni alimentos durante las primeras 24 horas.

El 63 % de los sobrevivientes no presentaba lesiones resultantes de los impactos de torpedo o de la permanencia en la balsa. Del 27 % que tuvo algún tipo de lesión, las más importantes fueron originadas por el frío, siguiendo las producidas por escoriaciones y contusiones leves.

El personal rescatado atribuyó prioritariamente su supervivencia a la PRESENCIA DE ANIMO dada por la conducción ejercida por los más antiguos en cada balsa, y, en segundo lugar, al ADIESTRAMIENTO.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 29

Pudo advertirse que una parte de las balsas se averió, como consecuencia de golpearse contra el casco.

También debe tenerse en cuenta que en algunos casos, parte de las balsas pueden resultar inutilizadas por la acción del enemigo, como sucedió en el caso del Aviso ARA "Alférez Sobral".

Las balsas del Crucero ARA "General Belgrano", no pudieron ser detectadas por radar.

Las luces con que contaban las balsas resultaron de escasa intensidad.

Los remos con que estaban equipadas las balsas resultaron demasiado débiles como para separarlas del casco del Crucero.

Los puntos de amarre con que contaban las balsas no pudieron resistir el trabajo de los cabos con que se intentó mantener las unidades, dados los efectos de la mar gruesa.

La disminución física de los náufragos por el cansancio y el frío hizo dificultoso su embarque en los buques de rescate.

Los cierres de los techos de las balsas resultaron en general inadecuados, lo que permitió la entrada de aire frío y salpicaduras.

Si bien el sistema de piso inflable brindó una razonable aislación, la presencia de agua en el piso de la balsa (resultante de salpicaduras) hizo que el personal se mantuviera parcialmente mojado, con las consiguientes consecuencias negativas.

La disponibilidad de radiobalizas, facilita la orientación de la búsqueda aérea de balsas.

Algunos víveres disponibles en las balsas (caramelos, etc.) no resultaron adecuados (produjeron náuseas, acidez, etc.).

Los botiquines de emergencia de las balsas no disponían, en cantidad suficiente, de algunos elementos de amplio consumo (comprimidos antimareo, calmantes).

Las rigurosas condiciones climáticas del Atlántico Sur hacen probable la aparición de casos de paros cardíacos por hipotermia.

Si bien no se presentó en el caso del A.R.A. "General Belgrano", dada la escora del buque, el impacto con el agua o con el techo de una balsa puede causar lesiones al personal que abandona un buque con bordas altas.

RECOMENDACIONES

En base a la valiosa experiencia del conflicto, lograda principalmente en el abandono y rescate del Crucero A.R.A. "General Belgrano", la

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 30

Armada Argentina inició una serie de estudios y experiencias, tendientes a mejorar la capacidad de supervivencia en caso de siniestros, teniendo como concepto rector lograr resultados aceptables en climas fríos y condiciones de mar duras, donde las limitaciones en los medios de búsqueda y rescate y el escaso número de puntos de apoyo hacen pensar en un tiempo de permanencia de los náufragos en las balsas del orden de 48 horas.

Coincidentemente con las experiencias aquí desarrolladas, las conclusiones y mejoras generadas en el ámbito de la Armada Argentina, fueron ratificadas en gran medida por las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, aprobadas en 1983.

Los aspectos más salientes que se han contemplado, como respuesta a las conclusiones enunciadas, son las siguientes:

— DOTAR A LAS BALSAS DE UN ELEMENTO REFLECTOR RADAR.

— DOTAR A LAS BALSAS DE UNA LUZ DE INTENSIDAD Y DURACION ADECUADAS.

— DOTAR A LAS BALSAS DE UNA PALAMENTA MAS ROBUSTA.

— REFORZAR LOS PUNTOS DE AMARRE DE LAS BALSAS.

— PREVER LA POSIBILIDAD DE DOTAR A LAS BALSAS DE UN PUNTO DE ENGANCHE, QUE PERMITA SU IZADO CARGADA AL BUQUE DE RESCATE.

  COMO MINIMO, DEBE DISPONERSE EN TODA UNIDAD QUE PUEDA DESEMPEÑARSE EVENTUALMENTE EN TAREAS DE RESCATE DE UN CINTURON DE SEGURIDAD O ARNES, QUE POSIBILITE EL IZADO INDIVIDUAL DE LOS NAUFRAGOS.

— MEJORAR EL SISTEMA DE CIERRE DEL TECHO DE LAS BALSAS.

— FACILITAR LA PERMANENCIA DEL PERSONAL SECO DENTRO DE LA BALSA MEDIANTE COJINES INFLABLES, QUE EVITEN EL CONTACTO CON EL PISO EVENTUALMENTE MOJADO.

— DOTAR A LAS BALSAS DE UNA RADIOBALIZA, DE POTENCIA Y DURACION ADECUADAS.

— ADECUAR LOS VIVERES DISPONIBLES EN LAS BALSAS.

— REFORZAR EL BOTIQUIN DE EMERGENCIA DE LAS BALSAS.

— PROVEER TRAJES ANTIEXPOSICION DE POSTURA RAPIDA A LAS DOTACIONES DE LAS UNIDADES QUE NAVEGAN HABITUALMENTE EN ZONAS FRIAS.

— PREVER, EN LOS BUQUES DE RESCATE, LA CAPACIDAD DE TRATAMIENTO DE PAROS CARDIACOS POR HIPOTERMIA.

— DESARROLLAR TOBOGANES O RAMPAS PARA FACILITAR EL ABANDONO DESDE BUQUES CON BORDAS ALTAS.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 31

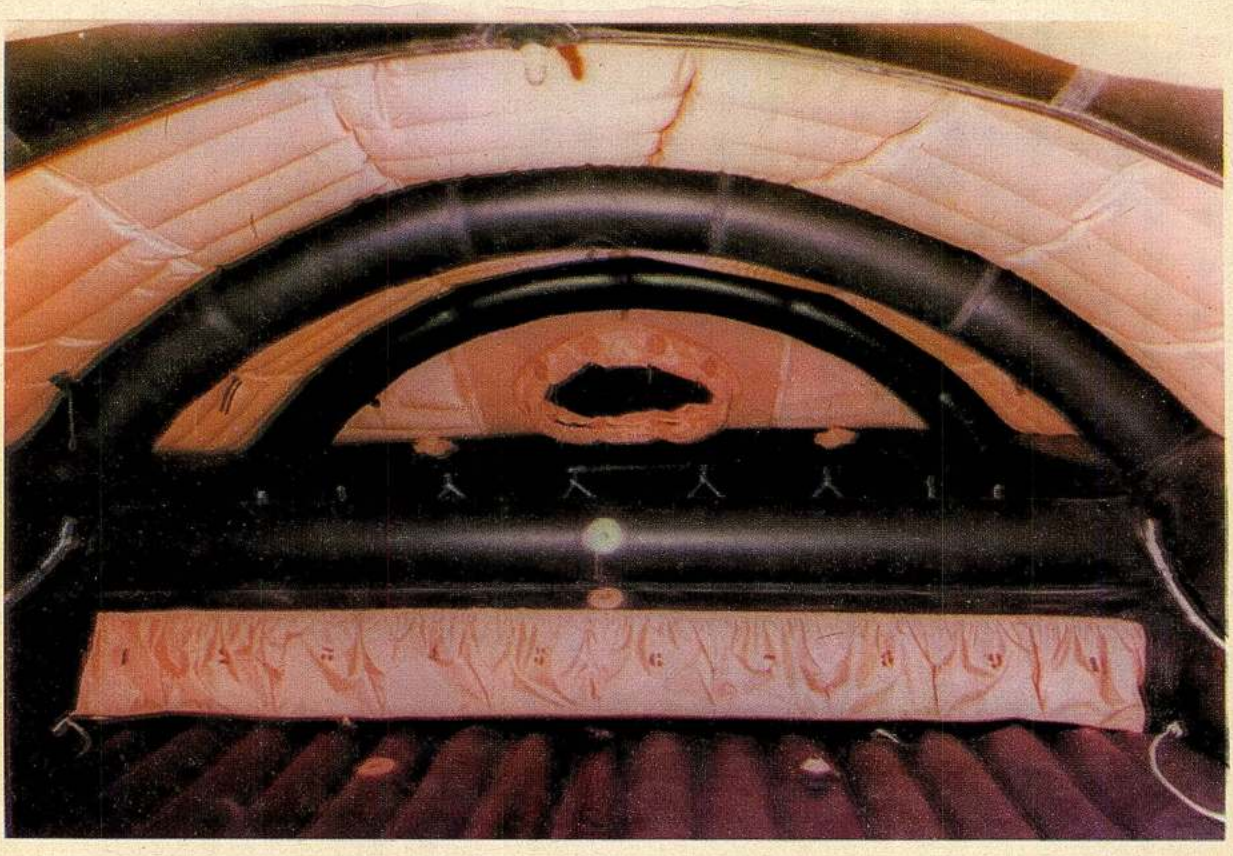
Ensayo del nuevo modelo de Balsa Salvavida.

Nuevo Cinturón de Supervivencia

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 32

Nuevo modelo de balsa salvavida.

Vista general de la balsa para la sobrevivencia.



Vista del interior de la balsa salvavida.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 33

AVERIAS EN EL AVISO A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL"

CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEABAN SUS OPERACIONES PREVIAS

El Aviso A.R.A. "Alférez Sobral" (Clase ATA de la Armada de los EE.UU.) se encontraba asignado, junto con su gemelo el A.R.A. "Comodoro Somellera", a tareas de búsqueda y rescate.

En la noche del 1º al 2 de mayo se le ordenó al "Alférez Sobral" procurar la localización y rescate de la tripulación de un avión de la Fuerza Aérea Argentina caído en posición aproximada Lat. 49º30'(S) y Long. 59º35'(O) en la tarde del 1º de mayo, de resultas de las acciones libradas en torno a Puerto Argentino.

El A.R.A. "Alférez Sobral" se destacó a la posición ordenada, que se encontraba dentro de la Zona de Exclusión.

La navegación se desarrolló sin mayores novedades hasta las primeras horas de la noche del 2 de mayo, en que la unidad llegó al Punto Dato calculado.

HECHOS ACAECIDOS

Siendo las 2245 del 2 de mayo de 1982 y encontrándose el Aviso con todas sus luces encendidas y la bandera de la Cruz Roja a tope de palo, fue sobrevolado por un helicóptero británico.

A las 0025 del 3 de mayo se materializó una nueva aproximación de un helicóptero británico. Ante la presunción de que iba a ser atacado, el Comandante del A.R.A. "Alférez Sobral" ordenó abrir fuego con la pieza de 40 mm. No se observaron impactos y el helicóptero de referencia se alejó.

Posteriormente, a las 0040 el A.R.A. "Alférez Sobral" recibió un impacto de misil lanzado por helicóptero en la lancha a motor (banda de estribor) lo que motivó la destrucción de esta embarcación y un principio de incendio, que pudo ser controlado, siendo repelido el ataque.

A 0120 el A.R.A. "Sobral" sufrió un segundo ataque, que ocasionó uno o más impactos de misil provenientes de helicóptero que destruyeron el puente, los sistemas de navegación, comunicaciones y estación primaria de gobierno.

Se produjeron las bajas que se detallan a continuación, entre las que cabe destacar el fallecimiento del Comandante en su puesto de Comando:

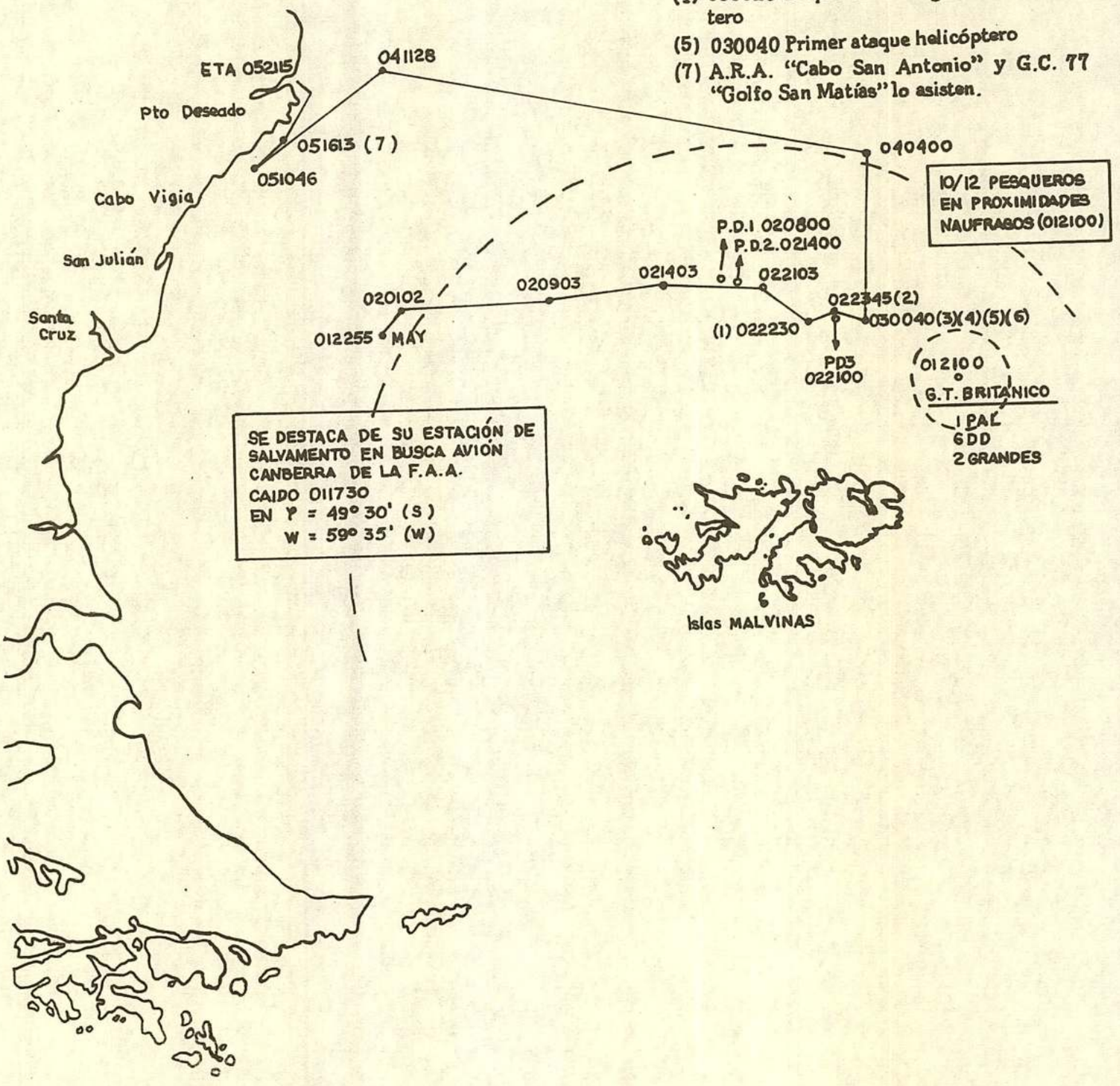
Oficiales	2
Suboficiales, Cabos y Marineros	5

No se registraron nuevos ataques.

El Segundo Comandante asumió el mando y condujo las tareas de atención de los heridos; restablecimiento del sistema de gobierno del buque y del girocompás; control de incendios y aislación de los circuitos

DERROTA SEGUIDA POR EL AVISO "ARA ALFEREZ SOBRAL" DURANTE SU TAREA DE BUSQUEDA, MIENTRAS ES ATACADO Y SU REGRESO A PUERTO

(1) Inicia búsqueda expandida
(2) Sobrevolando por helicóptero
(3) 030025 Sobrevolado por helicóptero por segunda vez
(4) 030026 Buque abrió fuego sobre helicóptero
(5) 030040 Primer ataque helicóptero
(7) A.R.A. "Cabo San Antonio" y G.C. 77 "Golfo San Matías" lo asisten.



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 34

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 35

vinculados con el puente que generaban frecuentes cortocircuitos con el consiguiente riesgo de incendio, y eliminación de pérdidas en tuberías de agua y vapor.

Dado que las condiciones meteorológicas impedían la verificación del rumbo indicado por el girocompás, se navegó con la rosa del compás magnético rescatada de entre los escombros del puente.

La seguridad en la navegación del buque se vio afectada también por la pérdida de todas las cartas y publicaciones náuticas que se encontraban en el puente de comando.

Paralelamente se procuraba activar un sistema transmisor de emergencia, ante la pérdida de la estación de comunicaciones resultante del segundo ataque.

Cabe consignar que, al interrumpirse el contacto con el A.R.A. "Sobral" y recibir el anuncio británico de ataque y hudimiento, el Comando Superior supuso que, efectivamente, la unidad había sido destruída.

La búsqueda del Aviso se vio dificultada inicialmente por las condiciones meteorológicas adversas y la incertidumbre de su posición. El A.R.A. "Sobral" fue localizado a 1000 horas del día 5 de mayo de 1982 y fue escoltado a Puerto Deseado, donde arribó a 2115 horas del mismo día.

PERSONAL HERIDO

Oficiales	1
Suboficiales, Cabos y Marineros	8

CONCLUSIONES

Las consecuencias del ataque fueron superadas eficientemente a causa de la presencia de ánimo de la dotación, a su iniciativa y al adiestramiento que tenía para siniestros a bordo.

La presencia de un médico a bordo fue altamente beneficiosa, permitiendo salvar vidas y aliviar a los heridos leves.

El equipamiento de elementos de sanidad fue suficiente, pero pudo no haber cubierto las necesidades de haber resultado mayor el número de heridos o haberse demorado el arribo a puerto o recepción de apoyo.

Las tres balsas autoinflables con que contaba la unidad resultaron averiadas por esquirlas, lo que hubiera afectado gravemente la supervivencia de la dotación en caso de hundimiento.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 36

La eficaz labor de Control de Averías de la dotación posibilitó limitar y controlar el efecto de los daños y conducir la unidad a puerto.

La pérdida de la totalidad de los instrumentos, cartas y publicaciones de navegación a raíz de los impactos en el puente, afectó la seguridad náutica en el regreso a puerto.

RECOMENDACIONES

— DOTAR DE UN PROFESIONAL MEDICO A TODAS LAS UNIDADES CON UNA DOTACION DE 50 HOMBRES O SUPERIOR QUE OPEREN EN FORMA INDEPENDIENTE CON POSIBILIDADES DE SUFRIR LA ACCION ENEMIGA.

— REFORZAR AL MAXIMO EL EQUIPAMIENTO DE SANIDAD DE TODAS LAS UNIDADES, EN PARTICULAR EN CUANTO A VENDAS Y ANALGESICOS.

— INCREMENTAR EL TOTAL DE BALSAS A BORDO A UN NIVEL DE CAPACIDAD SENSIBLEMENTE SUPERIOR A LAS NECESIDADES REALES PARA EL NUMERO DE HOMBRES DE LA DOTACION.

— AUN EN UNIDADES DE REDUCIDO PORTE, PREVER UNA RESERVA BASICA DE INSTRUMENTOS, CARTAS Y PUBLICACIONES DE NAVEGACION A UBICAR EN UN SECTOR ALEJADO DEL PUENTE.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 37

CAPITULO 3

LUCHA CONTRA INCENDIO

HECHOS ACAECIDOS

Las experiencias de ambos bandos en el conflicto ratificó, en general, las enseñanzas clásicas de lucha contra incendios, donde una vez más jugaron un rol fundamental las características de diseño y construcción de las unidades, la magnitud del daño inicial, la mayor o menor existencia de materiales inflamables, la duplicación de sistemas, las condiciones de preparación y el adiestramiento.

Dada la gran cantidad de unidades que resultaron averiadas o destruídas, donde el fuego fue un factor de relevancia, esta experiencia se considera especialmente válida.

En particular, las unidades que resultaron más seriamente afectadas por incendio o que enfrentaron serios riesgos de incendio fueron los HMS "Sheffield" y "Glamorgan", RFA "Sir Tristram" y "Sir Galahad" y el portacontenedores "Atlantic Conveyor".

En el bando argentino se contó sólo con la experiencia del Aviso A.R.A. "Alferez Sobral", ya que en las otras unidades que resultaron hundidas o averiadas el fuego no fue un factor determinante.

CONCLUSIONES

El adecuado diseño de un buque sigue siendo fundamental en la lucha contra incendios.

Normalmente la mayor subdivisión estanca y duplicación de sistemas dará más posibilidades de supervivencia a las unidades de combate (portaaviones, cruceros, destructores, fragatas, corbetas) que a las unidades auxiliares, tales como transportes y buques de desembarco. Lo indicado precedentemente debe complementarse con un adecuado uso de materiales en la construcción, que normalmente deberá evitar materiales combustibles (por ej.: mobiliario y revestimientos de madera) así como elementos que en contacto con el fuego generen abundante humo y/o gases tóxicos tales como determinados tipos de aislación eléctrica y colchones de espuma de goma. También resulta de capital importancia la ubicación y subdivisión de los tanques de combustible.

Asimismo, no debe pasarse por alto el adecuado uso de pinturas retardantes al fuego.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 38

Lo indicado anteriormente, que pueden denominarse las condiciones "básicas" de cada unidad, debe estar necesariamente en concordancia con un ALISTAMIENTO (disponibilidad de elementos de lucha contra incendio en cantidad y calidad), un NIVEL DE ADIESTRAMIENTO y una CONDICION DE PREPARACION que permitan optimizar las capacidades del buque para controlar un incendio. En cuanto al ALISTAMIENTO cabe recordar la importancia de la disponibilidad de sistemas autónomos, es decir, no vinculados al sistema eléctrico y a la red de incendio de la unidad, tales como matafuegos y bombas partátiles. Asimismo, dada la probable generación de humo y gases tóxicos, resulta indispensable una adecuada disponibilidad y distribución de equipos respiradores. Con respecto al nivel de adiestramiento, se aprecia que su influencia es DECISIVA.

En lo que respecta a la CONDICION DE PREPARACION es interesante la comparación de la diferencia de consecuencias de impactos de misiles antibuque similares en en el HMS "Sheffield" (que no estaba en zafarrancho de combate) y el HMS "Glamorgan" (que sí lo estaba).

RECOMENDACIONES

Tener en cuenta en el diseño de futuras construcciones o en la implementación de eventuales modificaciones, lo siguiente:

—ADECUADA DISTRIBUCION Y UBICACION DE LOS TANQUES ALTOS DE DECANTACION DE COMBUSTIBLE.

—DISPONIBILIDAD DE SISTEMAS AUTONOMOS DE LUCHA CONTRA INCENDIO.

—AISLACION DE CABLES DE CARACTERISTICAS ADECUADAS PARA EVITAR QUE SU COMBUSTION GENERE GASES TOXICOS.

—REEMPLAZO DE LOS COLCHONES DE ESPUMA DE GOMA.

—ELIMINACION DEL MOBILIARIO DE MADERA.

—ADECUADO DISEÑO Y SELECCION DE MATERIALES PARA REVESTIMIENTOS.

—AUMENTO DE LA DOTACION DE EQUIPOS RESPIRADORES.

—PROVISION DE TRAJES ANTIFLAMA.

—MANTENER PERMANENTEMENTE EL MAXIMO NIVEL DE ADIESTRAMIENTO EN LUCHA CONTRA INCENDIOS, TENIENDO EN CUENTA QUE EL FUEGO ES UN RIESGO *PERMANENTE* (Y NO SOLO DE TIEMPO DE GUERRA).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 39

—EN FUNCION DE LA SITUACION, MANTENER SIEMPRE UNA ADECUADA CONDICION DE PREPARACION EN LUCHA CONTRA INCENDIOS.

Si bien las medidas particulares dependen de las caractersticas de cada unidad, como guía pueden enunciarse los siguientes lineamientos:

—PLANTA PROPULSORA DIVIDIDA.

—PLANTAS GENERADORAS SEPARADAS.

—ANILLO DE INCENDIO DIVIDIDO.

—COBERTURA PARCIAL DE TROZOS DE REPARACIONES.

—CONDICION DE CLAUSURA RESTRINGIDA.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 40

CAPITULO 4

PRIMEROS AUXILIOS Y SANIDAD EN COMBATE

FUERZAS DE SUPERFICIE

CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEARON LAS OPERACIONES

Excepto la acción de los buques hospitales, que se trata a continuación puede decirse que las experiencias más significativas de Sanidad en Combate en unidades de superficie derivan del hundimiento del Crucero A.R.A. "General Belgrano" y del ataque al Aviso A.R.A. "Alférez Sobral". En el hudimiento del Crucero A.R.A. "General Belgrano" dada la contundencia del ataque, fue poco lo que pudo aportar la organización de Sanidad en la unidad y, como se expuso previamente, las enseñanzas más importantes corresponden al campo de la Supervivencia en el Mar.

Por otra parte, en el caso del Aviso A.R.A. "Alférez Sobral", fue su propia organización de Sanidad la que encaró con éxito la emergencia, siendo de destacar como factor positivo la presencia de un médico a bordo.

HECHOS ACAECIDOS

Ante el agravamiento de la crisis del Atlántico Sur, la Armada dispuso incrementar el alistamiento de Sanidad de las unidades, reforzándose el personal y material.

Asimismo, se previó la conversión a buques hospital de dos unidades operativas de la Armada, el Rompehielos A.R.A. "Almirante Irizar" y el Transporte Polar A.R.A. "Bahía Paraíso". Dicha conversión, efectuada en oportunidad, permitió la intervención activa de ambas unidades en el Apoyo de Sanidad a las operaciones en las Islas Malvinas.

En cuanto al apoyo a las Fuerzas de Superficie en sí, sólo le cupo al A.R.A. "Bahía Paraíso" participar en la búsqueda y rescate de los náufragos del A.R.A. "General Belgrano" y brindar el correspondiente apoyo especializado de sanidad.

En las postrimerías del conflicto se efectuó la conversión del buque hidrográfico A.R.A. "Comodoro Rivadavia" para su utilización como buque-ambulancia. Si bien se completó su alistamiento, la finalización del conflicto impidió su participación efectiva.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 41 Nº

MEDIOS EMPEÑADOS

— **CONVERSION**

Constituyó básicamente en la adaptación de las instalaciones para lograr una adecuada capacidad de camas (del orden de 150 por unidad mayor); recibir al Personal Superior y Subalterno de Sanidad (del orden de 12/20 profesionales y 50 enfermeros por unidad mayor); recibir el instrumental y los medicamentos necesarios, y adaptar la organización de las unidades a la nueva misión asignada.

— **ORGANIZACION**

La organización básica de Sanidad estuvo constituída por cuatro quirófanos, una sala de recuperación, un grupo de recepción y clasificación de heridos, una sala general y un laboratorio de análisis químicos.

— **ADAPTACIONES DE INTERES**

Se instalaron tablas de madera rebatibles similares a un sistema tipo tobogán para facilitar el transporte de camillas a través de las escalas entre cubiertas.

— **CUMPLIMIENTO DE LA CONVENCION DE GINEBRA**

Implicó el pintado de las unidades, así como las embarcaciones y helicópteros de color blanco, con el distintivo de la Cruz Roja. Asimismo se retiró todo el armamento, munición y explosivos.
De la misma manera se desembarcó el material criptográfico y publicaciones clasificadas.

Se confeccionaron tarjetas de identidad para las dotaciones así como se proveyeron brazaletes y cascos blancos con el distintivo de la Cruz Roja.

Las comunicaciones se efectuaron en claro.

— **ACTIVIDAD**

El A.R.A. "Bahía Paraíso" inició su actividad con el rescate de los náufragos del Crucero A.R.A. "General Belgrano", oportunidad en que recibió 71 sobrevivientes (de los cuales la casi totalidad padecía de algún trastorno o lesión) y 16 cadáveres.

Posteriormente, en su operación en la zona Malvinas la Unidad atendió un total de 315 pacientes.

Se llevaron a cabo 71 intervenciones quirúrgicas, de las cuales 30 fueron de cirugía mayor y 41 de cirugía menor.

El A.R.A. "Almirante Irizar" actuó en la zona de Puerto Argentino en fechas próximas al cese de las hostilidades, ejecutando

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 42

evacuación de heridos y prisioneros a territorio continental argentino.

La relación con los buques hospitales británicos fue totalmente satisfactoria.

Asimismo fue totalmente satisfactoria la relación con representantes de la Cruz Roja Internacional.

Debe ponerse de manifiesto que los buques hospitales también brindaron apoyo sanitario indirecto a las fuerzas terrestres argentinas destacadas en Malvinas mediante la entrega de medicamentos e instrumental a los hospitales de campaña y enfermerías de dichas unidades.

CONCLUSIONES

La intervención de los Buques Hospitales de la Armada Argentina fue particularmente eficaz para asegurar un adecuado apoyo sanitario durante el Conflicto Atlántico Sur, tanto a las unidades a flote como a las fuerzas terrestres destacadas en Malvinas.

Pese a la falta de experiencia bélica previa, se logró una ajustada organización y funcionamiento de los Departamentos de Sanidad de los buques hospitales.

El efecto de las armas modernas sobre las unidades de superficie hace difícil pensar en el autoabastecimiento de servicios de Sanidad por parte del propio buque el que puede tener que ser abandonado rápidamente por hundimiento o incendio incontrolable.

En consecuencia, resulta imprescindible la presencia de buques hospitales y/o buques ambulancias en las proximidades de una Fuerza que tenga probabilidades de sufrir la acción enemiga.

Por las mismas razones que lo expresado en el párrafo anterior, en muchos casos resultará difícil evacuar al personal herido a un puesto de atención sanitaria a bordo de una unidad averiada, que probablemente deberá ser abandonada.

Asimismo también debe considerarse que el propio efecto de las armas del enemigo puede significar la destrucción o inhabilitación de los puestos de atención sanitaria. En consecuencia, resulta fundamental brindar el máximo de conocimientos de primeros auxilios a todo el personal, ya que, la atención que razonablemente podrá esperar un herido hasta su traslado a un buque hospital o buque ambulancia será la que le podrán brindar sus compañeros, en forma de primeros auxilios que le permitan soportar el eventual abandono y ulterior traslado.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 43

Resultará necesario distribuir adecuadamente el material de sanidad en diversas estaciones a lo largo del buque (podrían coincidir con los trozos de control de averías) de manera de facilitar su disponibilidad.

Se apreció la conveniencia de adaptar determinadas escalas (toboganes) para facilitar el pasaje de camillas de una cubierta a otra.

Se evidenció la conveniencia de contar a bordo del buque hospital con una cámara hiperbárica, para el tratamiento de lesiones producidas por el frío (ésto es de aplicación a Teatros de Operaciones con condiciones climatológicas similares a las del Atlántico Sur). Si bien el helicóptero es un elemento invaluable para el traslado de heridos, en el caso de desembarco de pacientes a tierra resulta muy conveniente hacerlo a muelle, para evitar exponerlos a la intemperie en condiciones climáticas rigurosas.

Asimismo, aún en desembarcos con buque amarrado se evidenció la conveniencia de colocar los heridos en camillas dentro de containers los que eran depositados en el muelle mediante la grúa del buque. En el muelle se retiraba a los heridos de los containers y se los colocaba en las ambulancias.

Resultó muy conveniente contar con un excedente significativo de instrumental médico y medicamentos para poder abastecer los Hospitales y Enfermerías de Campaña que así lo requirieron.

RECOMENDACIONES

— PREVER, EN TIEMPO DE PAZ, QUE UNIDADES SERAN AFECTADAS COMO BUQUES HOSPITALES O BUQUES AMBULANCIAS.
DICHA PREVISION DEBE INCLUIR LOS TRABAJOS DE TRANSFORMACION A EFECTUAR, LAS COMUNICACIONES A LA CRUZ ROJA INTERNACIONAL, EL DESEMBARCO DEL MATERIAL NO COMPATIBLE CON LA CONDICION DE BUQUE HOSPITAL, LA DETERMINACION DEL NUMERO Y ESPECIALIDAD DEL PERSONAL DE SANIDAD A EMBARCAR Y EL LISTADO DEL MATERIAL DE SANIDAD A ASIGNAR A CADA BUQUE HOSPITAL.
SE RECOMIENDA LA PREPARACION DEL MATERIAL POR RUBROS, EN CONTENEDORES, PARA FACILITAR SU TRASLADO, EMBARCO O MANIPULEO.

— ASEGURAR LA PRESENCIA DE UN BUQUE HOSPITAL (O POR LO MENOS UN BUQUE-AMBULANCIA) EN LAS INMEDIACIONES DE LAS FUERZAS PROPIAS QUE PUEDAN SUFRIR LA ACCION DEL ENEMIGO EN UN CONFLICTO.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 44

Al Sr. Jefe de Sanidad
en combate del buque hospital
Bahia Paraiso, cap. de corbeta
médico
Pascual Pellicani

con el motivo de su
colaboracion prestada durante
el conflicto de la malvinas
y por ser el primer jefe
del primer buque hospital
latino-americano
con los agradecimientos
del jefe de la delegacion
del comite Internacional
de la Cruz Roja en el
Atlantico Sur

H. Beccalli

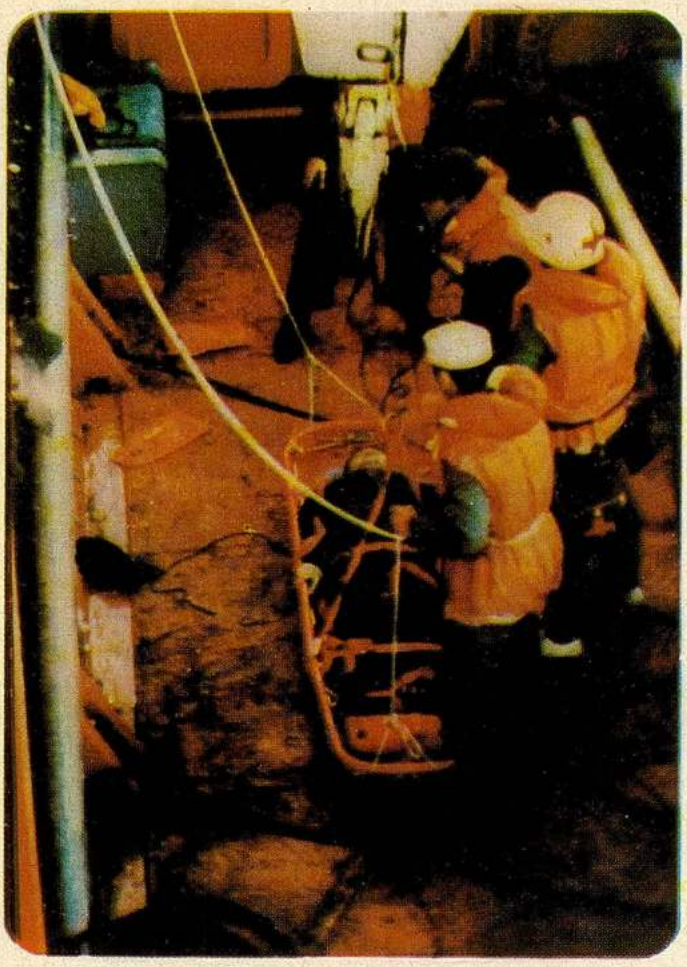
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 45

Evacuación desde un helicóptero Alouette al Buque Hospital.

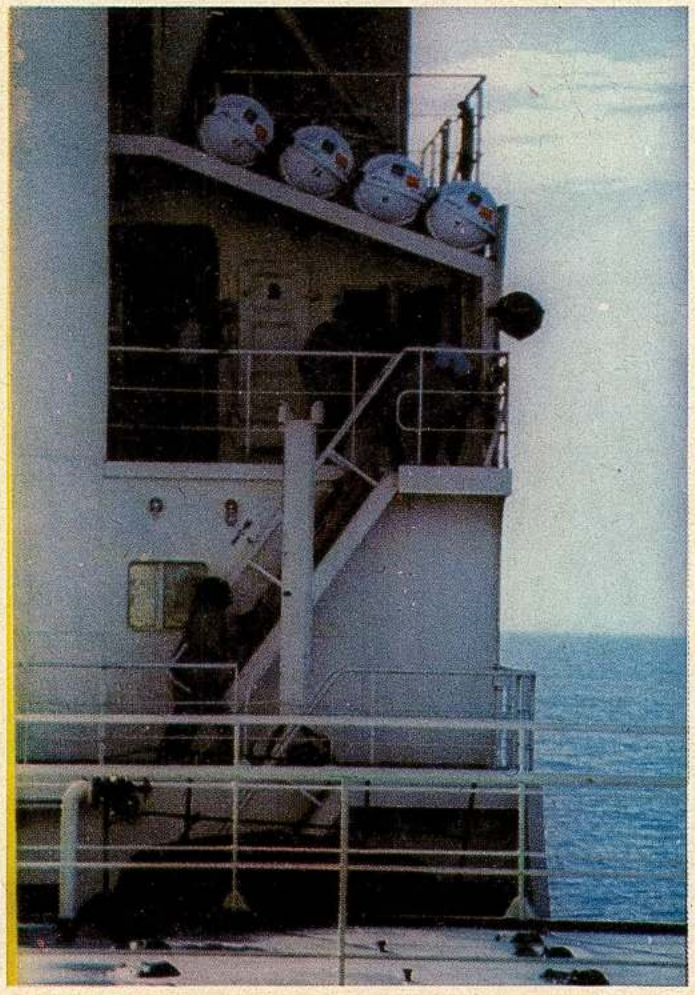
Con toda la prisa que requiere la circunstancia, un herido es evacuado desde el helicóptero Alouette al buque hospital.

Evacuación desde helicóptero Sea King al Buque Hospital.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION
FOLIO
N 46



Transporte de heridos al Buque Hospital.
Momento en que se realiza el transporte de heridos al buque hospital.



Transporte de heridos en el Buque Hospital.
El problema que presentaban las escalas debió ser solucionado colocando toboganes en las mismas, para poder deslizar las camillas.

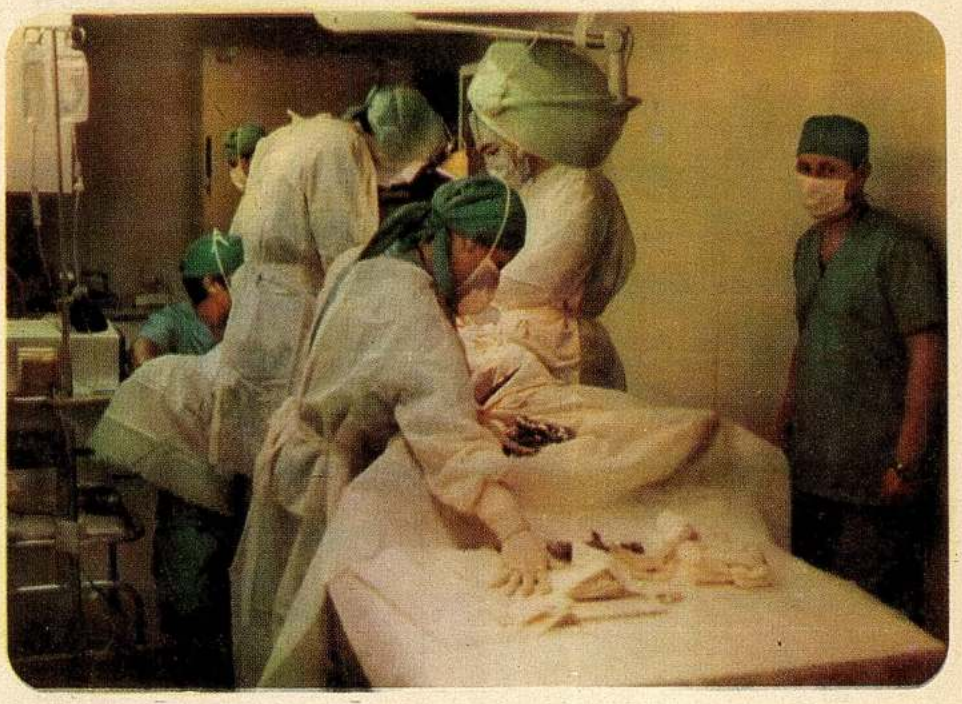
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 47

Náufragos del Crucero General Belgrano en la Sala General del Buque Hospital

Transporte del personal herido desde el Buque Hospital a tierra.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 48

Sala de clasificación de heridos del Buque Hospital.



Uno de los Quirófanos del Buque Hospital.

Sala de Terapia del Buque Hospital.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 99

— ASEGURAR EL MAXIMO DE CONOCIMIENTOS EN PRIMEROS AUXILIOS Y SANIDAD EN COMBATE A TODO EL PERSONAL, BAJO LA PREMISA QUE TODO COMBATIENTE DEBE SENTIRSE RESPONSABLE Y CAPACITADO PARA BRINDAR LA PRIMER AYUDA MEDICA (NORMALMENTE DECISIVA) A UN COMPAÑERO HERIDO.

— DISTRIBUIR EL MATERIAL E INSTRUMENTAL MEDICO EN LAS UNIDADES NAVALES PARA POSIBILITAR LOS PRIMEROS AUXILIOS "EN EL LUGAR".

— ADECUAR LA REGLAMENTACION PARA POSIBILITAR EL EMBARCO DEL PERSONAL MILITAR FEMENINO DEL ESCALAFON ENFERMERAS EN BUQUES-HOSPITALES.

— PREVER LA ADECUACION/ADAPTACION DE ESCALAS EN LAS UNIDADES PREVISTAS PARA SU UTILIZACION COMO BUQUES HOSPITALES, DE MANERA DE FACILITAR EL MOVIMIENTO DE HERIDOS EN CAMILLA ENTRE CUBIERTAS.

— EMBARCAR UNA CAMARA HIPERBARICA (CAMARA DE COMPRESION PARA BUCEO) EN BUQUES HOSPITALES DESTINADOS A OPERAR EN ZONAS DE CLIMA FRIO PARA COMBATIR LOS CASOS DE GANGRENA GASEOSA QUE SE PUEDAN PRESENTAR.

— PREVER LOS PUERTOS DE DESEMBARCO DE HERIDOS CON FACILIDADES ADECUADAS DE MUELLE, PARA EVITAR LA EXPOSICION DE LOS PACIENTES A LA INTEMPERIE, EN ZONAS DE CLIMA FRIO.

— PREVER UN EXCEDENTE SIGNIFICATIVO DE INSTRUMENTAL Y MEDICAMENTOS PARA EL APOYO DE UNIDADES QUE ASI LO REQUIERAN.

FUERZAS DE INFANTERIA DE MARINA

CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEARON LAS OPERACIONES

La participación activa de la Infantería de Marina en la crisis del Atlántico Sur fue la primera experiencia en combate por un tiempo prolongado que tuvo esta Fuerza, circunstancia ésta que le permitió poner a prueba sus sistemas operativos y de apoyo de combate. La materia Sanidad en Combate forma parte del adiestramiento diario que recibe el hombre en sus asientos normales, lo cual le permitió tener —a pesar de la persistencia del bombardeo naval y aéreo que sufrieron las posiciones, como el posterior ataque terrestre— una cantidad aceptable de bajas en combate, lo que reportó un reducido número de muertos.

HECHOS ACAECIDOS

Después de haberse tomado la determinación de recuperar las Islas Malvinas por la fuerza, se dispuso entre otras medidas, completar y

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 80

reforzar los efectivos de las unidades intervinientes de acuerdo a las Tablas de Armamento dispuestas para tiempo de guerra.

En el área de la Sanidad, fueron reforzados por personal de la Base Naval Baterías. Esta medida hizo posible desarrollar en tierra todo el sistema sanitario previsto en nuestra doctrina la que, con pequeñas modificaciones propias a nuestras características es similar a la utilizada por la Infantería de Marina de los EE.UU. Durante esta operación no se presentaron problemas trascendentes que comentar dada la duración de las operaciones.

Con el retiro de la Fuerza de Tarea que recuperó las Islas Malvinas, producido 24 horas más tarde de la fecha de invasión, se asignaron otras Unidades de I.M. que se incorporaron a las Fuerzas de ocupación del territorio reconquistado, las que convenientemente completadas fueron trasladadas al Teatro de Operaciones por vía aérea. El grueso de estos efectivos pertenecían al BIM Nº 5 con asiento en Río Grande (Tierra del Fuego), el Batallón Antiaéreo Nº 1 y Compañía de Ingenieros Anfibios, con asiento en Puerto Belgrano.

Es de hacer notar que una de las exigencias que impone a todo su personal de Cuadros la Infantería de Marina se refiere a la rotación periódica por la zona Austral, con el fin de que se encuentren consustanciados con las características particulares de esa zona, donde el hombre debe poner todo su ingenio y fuerza de voluntad para luchar contra la naturaleza. Ese es el fundamento principal del comportamiento de las Unidades de Infantería de Marina, pues, conocedoras de las condiciones climáticas y geográficas de la Isla Grande de Tierra del Fuego, se adaptaron perfectamente a las Islas Malvinas.

MEDIOS EMPEÑADOS

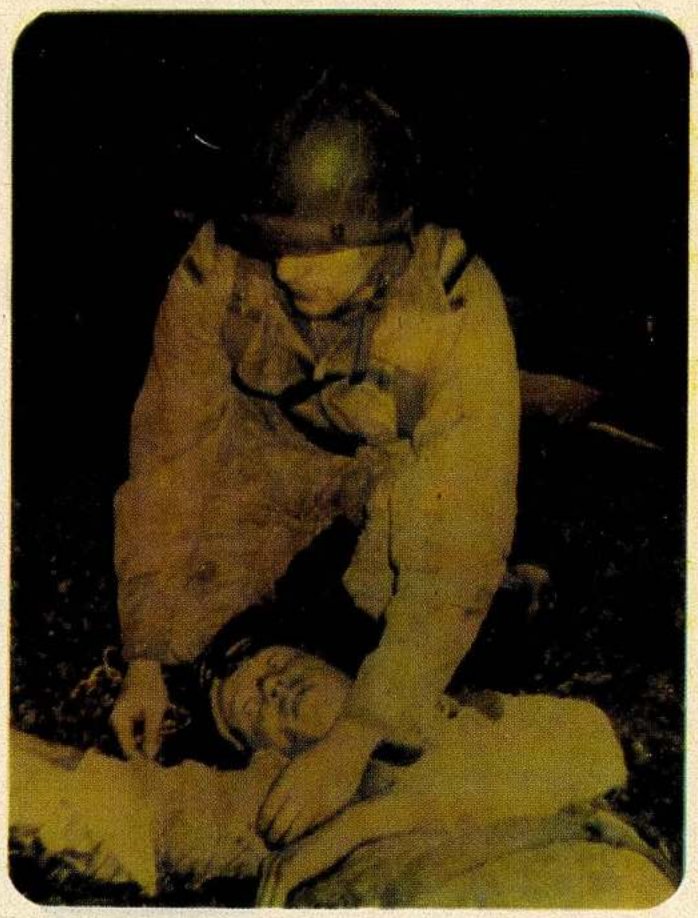
Una vez arribadas a las Islas Malvinas las Unidades indicadas, las mismas ocuparon el sector del dispositivo previsto, comenzando su reforzamiento en el terreno con los medios adecuados.

A partir del 1º de mayo comenzó el bombardeo aéreo y naval, este último denominado por el personal afectado como los "pica sesos", lo que hizo que comenzaran a mejorar las posiciones a pesar de no disponer de todo el material adecuado, aprovechando al máximo los accidentes del terreno (hondonadas, quebraduras) y, en muy pocos casos, cavando las posiciones, para lo cual recurrieron al material de circunstancia de la zona de operaciones, lo que les permitió con ingenio y tesón disponer de comodidades para dormir, baños y lavatorios, que hicieron más llevaderos los días.

Los materiales que se utilizaron inicialmente fueron maderas, postes y alambradas que se encontraron en el campo.

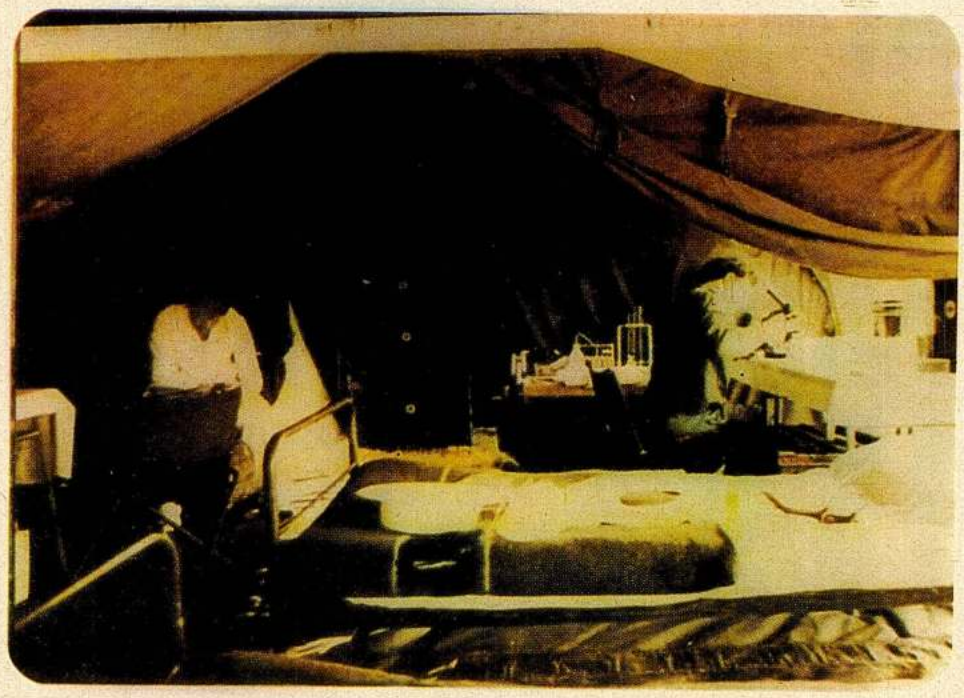
Posteriormente se utilizaron tambores de 200 litros que quedaban vacíos y que contenían combustible para los helicópteros, los que convenientemente rellenados con piedras y toscas, fueron utilizados como pared o techo en algunas circunstancias.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 51



Primeros Auxilios en Combate.

Un camarada asiste de urgencia a un herido en combate.



Puesto Socorro Principal de un Batallón I.M.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 52

También se llegó a desarmar una casa abandonada de dos plantas, construída de chapas y maderas que se encontraba próxima a la posición. Otros elementos utilizados fueron los restos de vehículos puestos fuera de combate por el enemigo, como así también toda bolsa de plástico llegada desde el continente, las que convenientemente acomodadas permitían una relativa impermeabilización de las posiciones.

Las obras de fortificación ejecutadas por la Fuerza de Infantería de Marina, fueron de tal magnitud y seguridad que solamente se tuvieron que lamentar muy pocos muertos y por lo general éstos se debieron a que los proyectiles o bombas explotaron en cercanías de las bocas de acceso a los refugios. En general, todas las posiciones y refugios se encontraban enterrados, cubiertos de piedras y tierra de un espesor aproximado de un metro a metro y medio (Ver gráficos).

La construcción de estas fortificaciones permitió preservar el amunicionamiento y personal, pese a las condiciones adversas del terreno y zona donde se debió luchar. Desde un principio las fracciones de Sanidad en Combate tuvieron activa participación en la salud de la tropa, intensificando la supervisión del personal como así también dando instrucción de profilaxis sanitaria para evitar males endémicos que podrían traer las condiciones rigurosas de la zona y los precarios alojamientos del personal, (ectoparasitosis, escabiosis, gastroenteritis y lesiones por el frío). Los efectivos también recibieron apoyo psicológico, nociones de higiene, uso del paquete de curación individual y refresco de los conocimientos de primeros auxilios en combate. Todas estas medidas se realizaron sin descuidar la función principal de atención y evacuación en caso necesario hacia retaguardia de los heridos en combate, la que se realizaba a través de los Puestos de Evacuación, Puestos de Socorro y Puesto de Socorro Principal del Batallón. Estos puestos eran operados por personal idóneo, lo cual posibilitó una rápida y eficiente atención de los heridos. Cuando la atención de los heridos, por su gravedad o complejidad de las lesiones sobrepasaba las posibilidades del Puesto de Socorro Principal, los mismos eran evacuados al Hospital de Campaña de las FF.AA. que funcionaba a retaguardia, el que era responsable de su tratamiento posterior. Esta organización operó durante todo el tiempo que las Unidades se mantuvieron en combate atendiendo la cantidad de 135 hombres (115 Conscriptos, 13 Suboficiales y 7 Oficiales) en toda la operación, de los cuales 69 debieron ser evacuados. Como dato de interés podemos citar que 83 hombres fueron atendidos por problemas endémicos y sólo fueron 52 los heridos. Es de hacer notar que no se contabilizaron en estas cantidades los muertos y desaparecidos en combate que suman 23 hombres.

CONCLUSIONES

La impartición de la materia Primeros Auxilios en Combate a todo el personal de I.M. durante su adiestramiento, permitió disminuir sustancialmente las bajas por enfermedades endémicas dado que se insistió en

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
53
N°

todas las medidas profilácticas que hacen a la vida en campaña y en especial en la zona sur.

El hecho que el personal de Infantería de Marina se encontraba adaptado a una zona climatológica y geográficamente similar al de las Islas Malvinas, contribuyó también a disminuir las bajas, previo a la iniciación de las hostilidades y durante las mismas, por el mejor aprovechamiento del terreno y de las medidas preventivas adoptadas.

Las pocas bajas del personal de Infantería de Marina se deben a las protecciones brindadas por los trabajos realizados en las posiciones y refugios, lo que se hizo con ingenio, tesón y la experiencia adquirida en zonas similares.

El fuego de contrabatería realizado por el enemigo sobre las posiciones de Artillería del Ejército Argentino que se encontraban próximas al Puesto de Socorro Principal, perturbó el correcto desarrollo de las actividades del mismo lo que provocó cambios de posiciones en dos oportunidades y consecuentemente trajo aparejado un rendimiento menor al esperado.

Debido a la experiencia vivida en Malvinas se modificará el paquete de curación individual del cambatiente, para incorporarle un calmante que podría ser morfina.
Se ha constatado la necesidad que en el Puesto de Socorro Principal, se encontrara un stock de frazadas y camillas importante, dado que los evacuados a retaguardia iban con estos elementos y no eran repuestos en primera línea.

La alta provisión de medias distribuídas a los combatientes, permitió que éstos se mantuvieran con los pies secos, previniendo el pie de trinchera - congelamiento (1 caso grave y 3 leves).

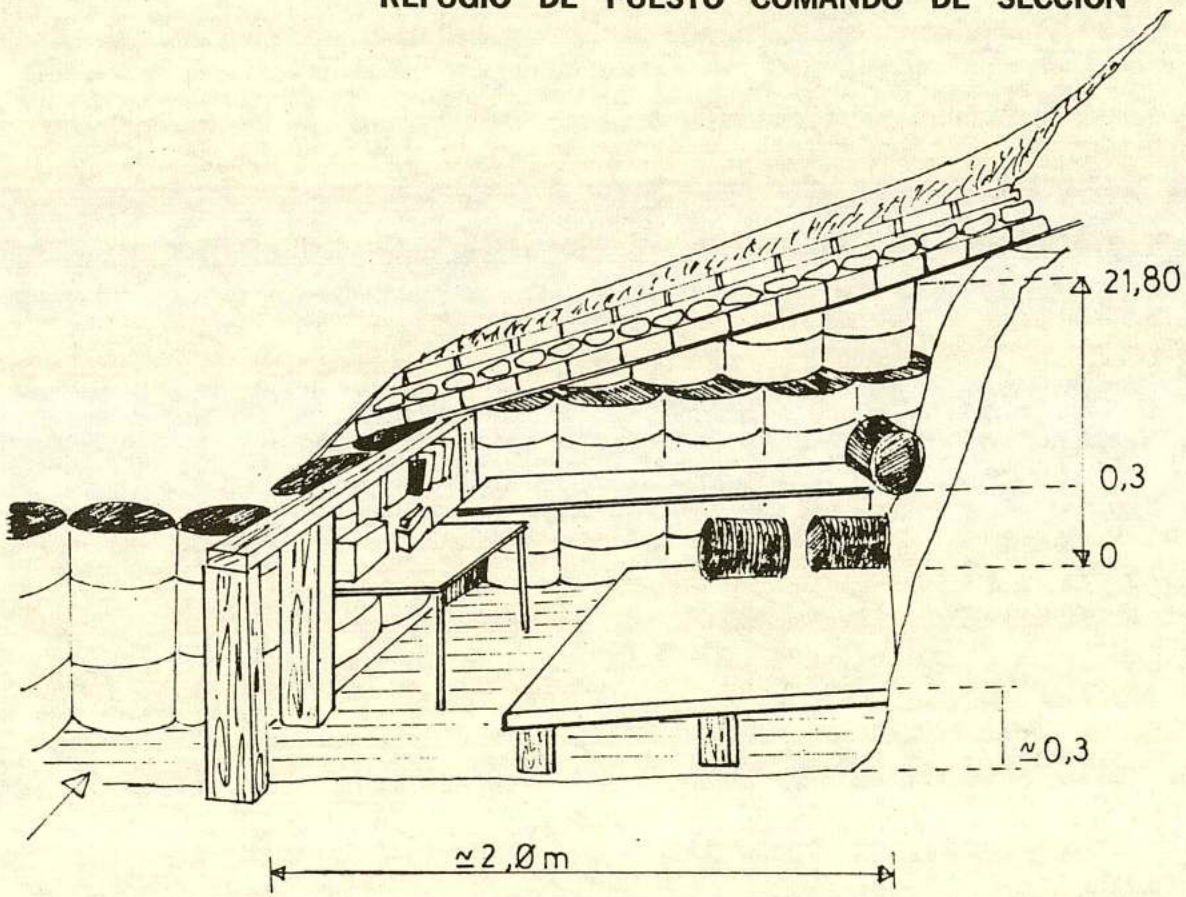
Los heridos tuvieron una alta moral en el Puesto Principal de Socorro, motivada por su convicción de que serían convenientemente atendidos. La mayoría de las heridas (90 %) fueron producidas por esquirlas de fuego naval y artillería.

RECOMENDACIONES

—INTENSIFICAR EL ADIESTRAMIENTO DE MANERA DE BUSCAR EL OPTIMO ESTADO FISICO DE TODO EL PERSONAL.

—INTENSIFICAR EN EL ADIESTRAMIENTO LA IMPARTICION DE LA MATERIA HIGIENE PARA DISMINUIR LAS AFECCIONES ADQUIRIDAS EN OPERACIONES, Y PRIMEROS AUXILIOS EN COMBATE.

REFUGIO DE PUESTO COMANDO DE SECCION



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 34

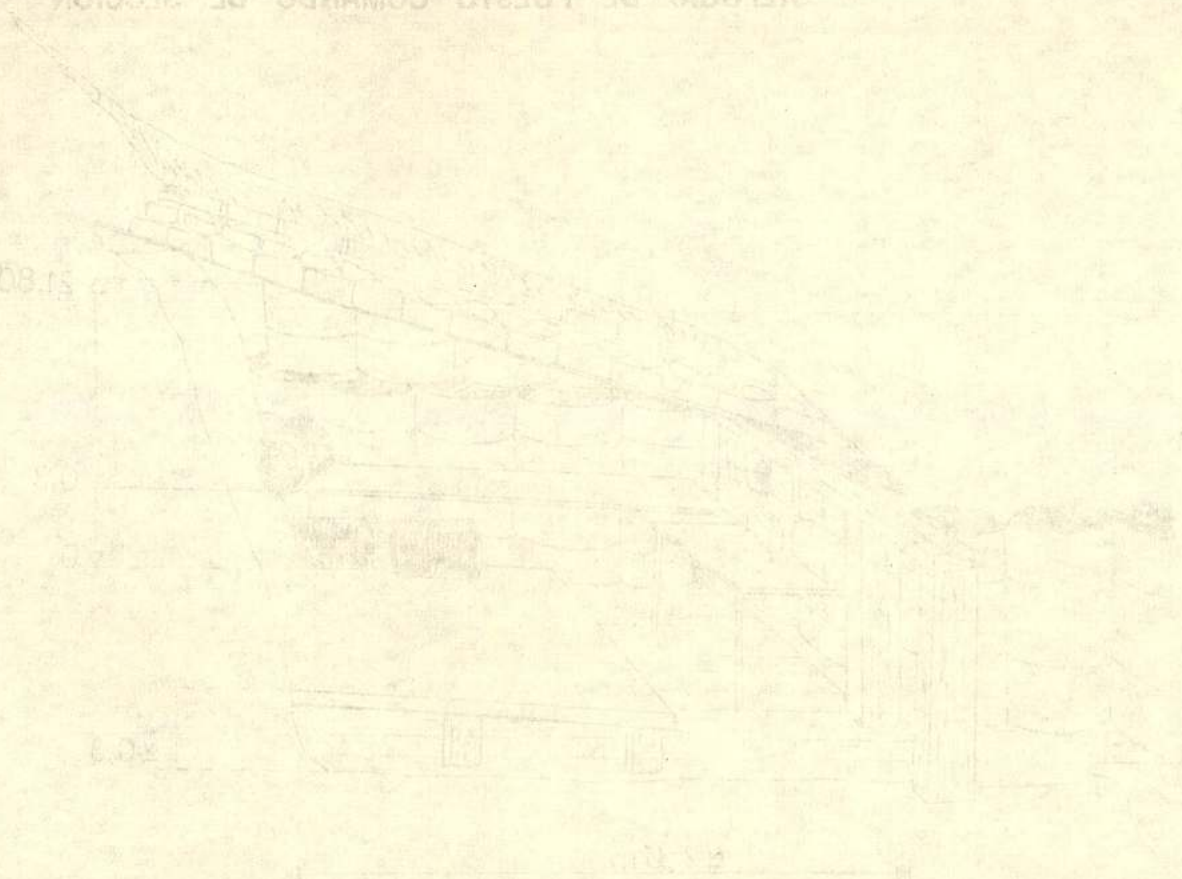
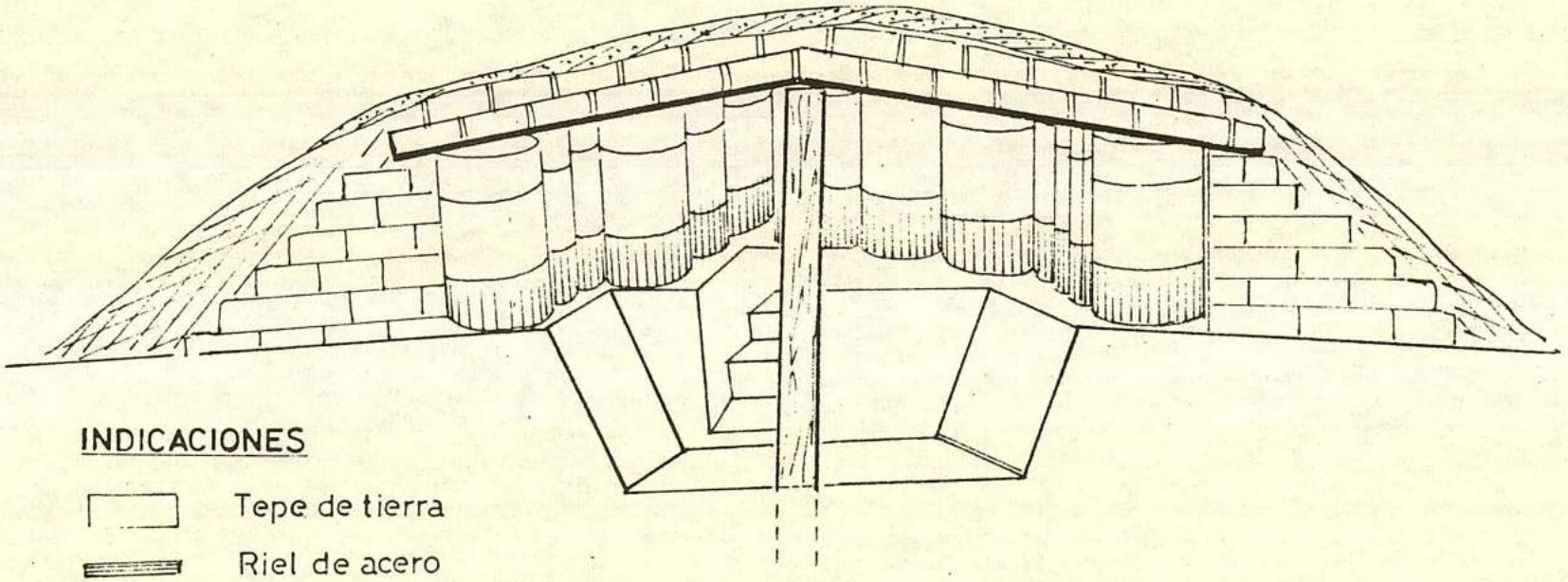


GRAFICO DE UN REFUGIO



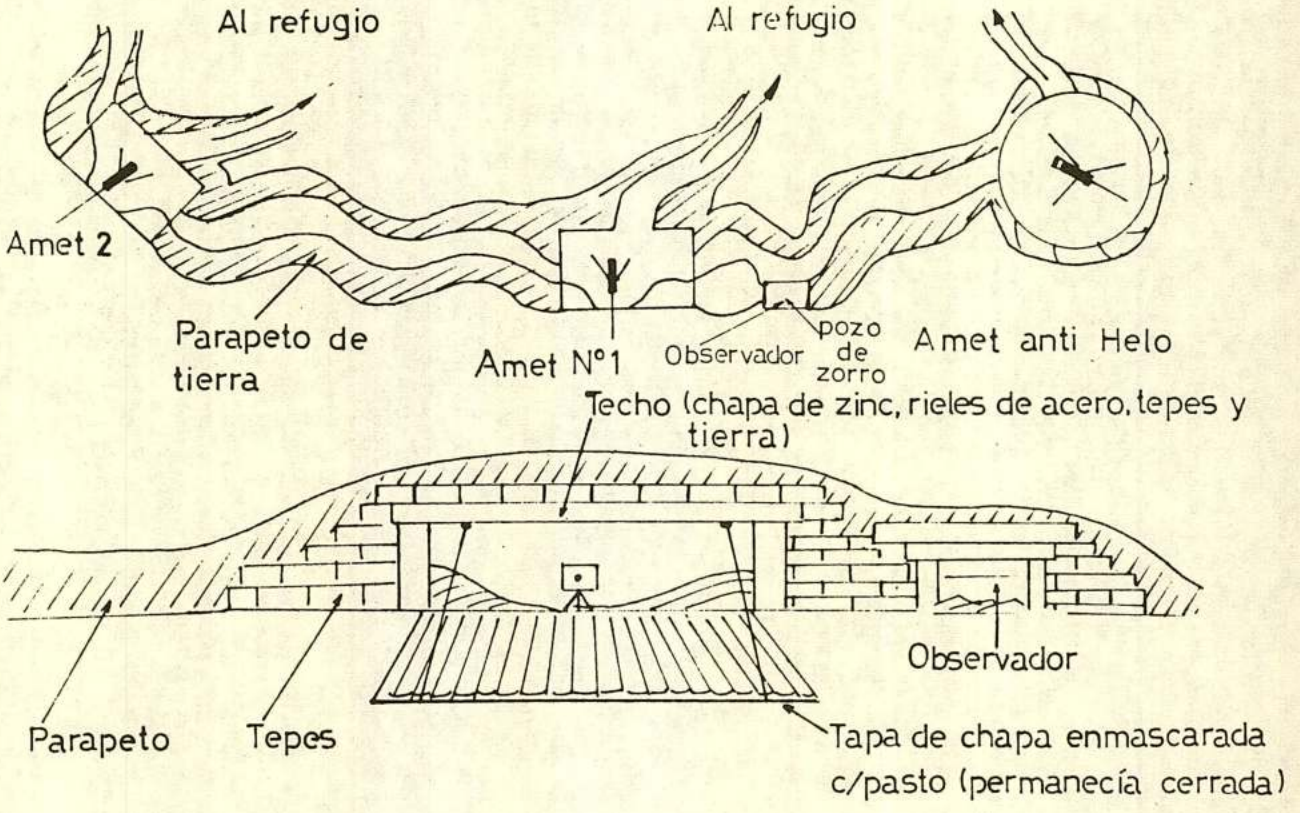
INDICACIONES

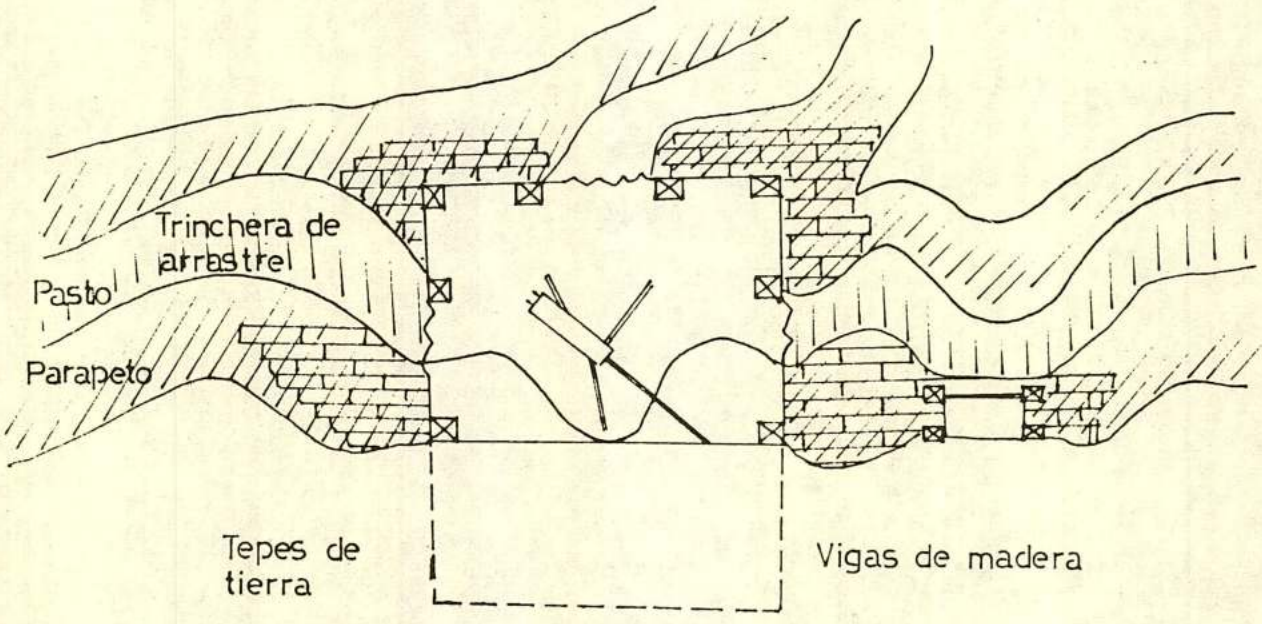
- Tepe de tierra
- Riel de acero
- Chapa de Zinc
- Tambor de 200 Lts. relleno con tierra y piedra

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.º 45

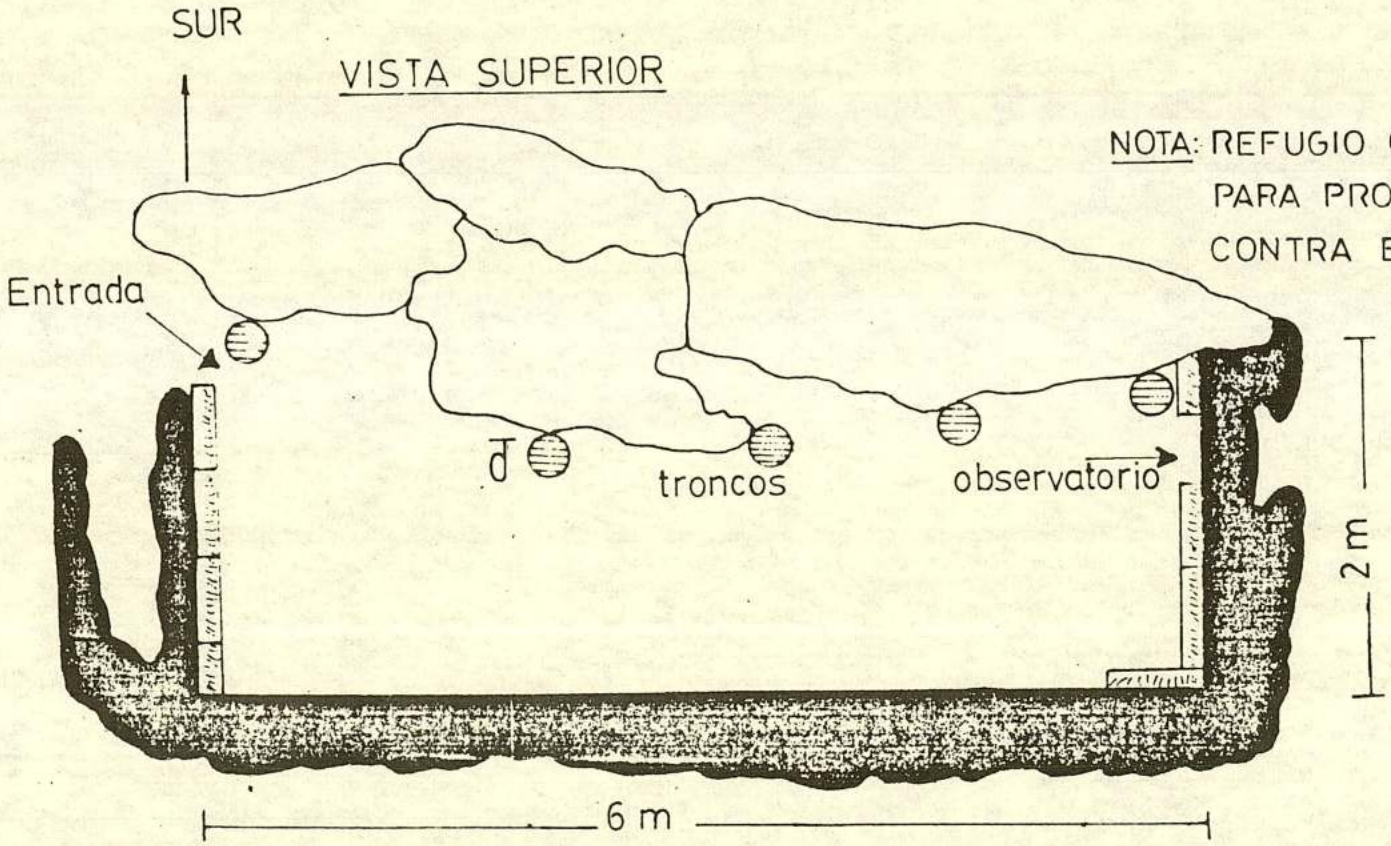
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 56

GRUPO DE AMETRALLADORAS EN POSICION





REFUGIO DE SECCION MORTEROS 106.6 mm



NOTA: REFUGIO CONSTRUIDO
PARA PROTECCION
CONTRA EL FUEGO NAVAL

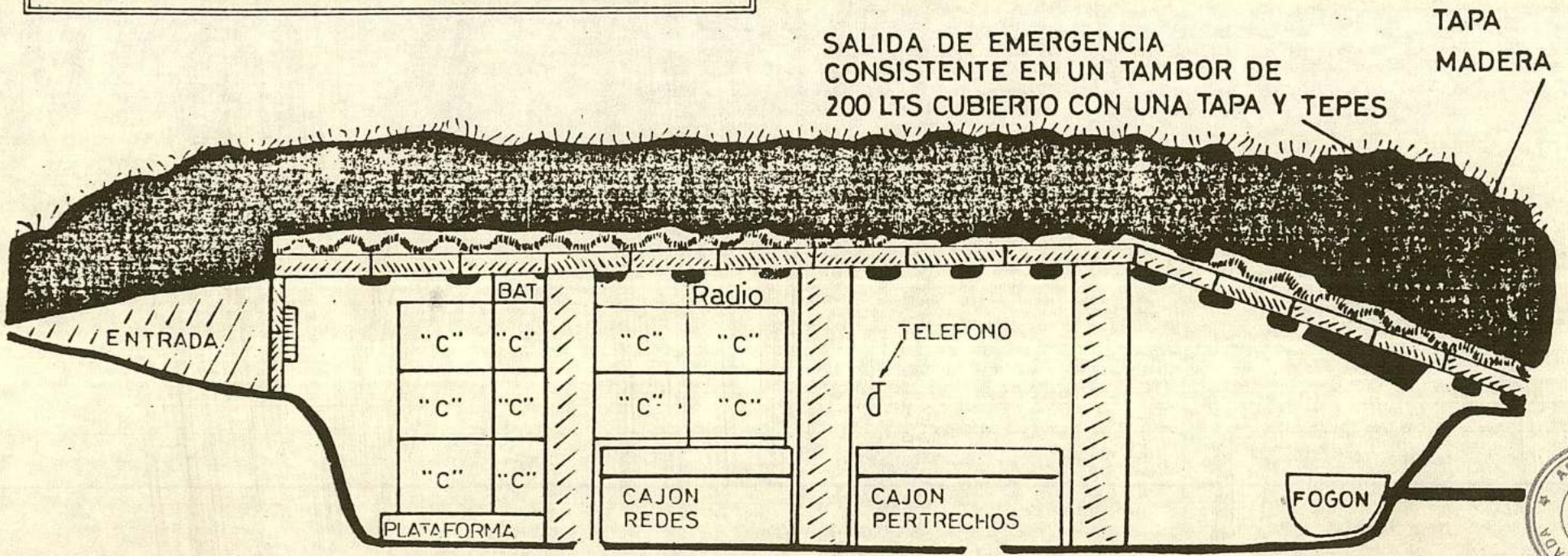
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 57

SECCION MORTEROS 106.6 mm

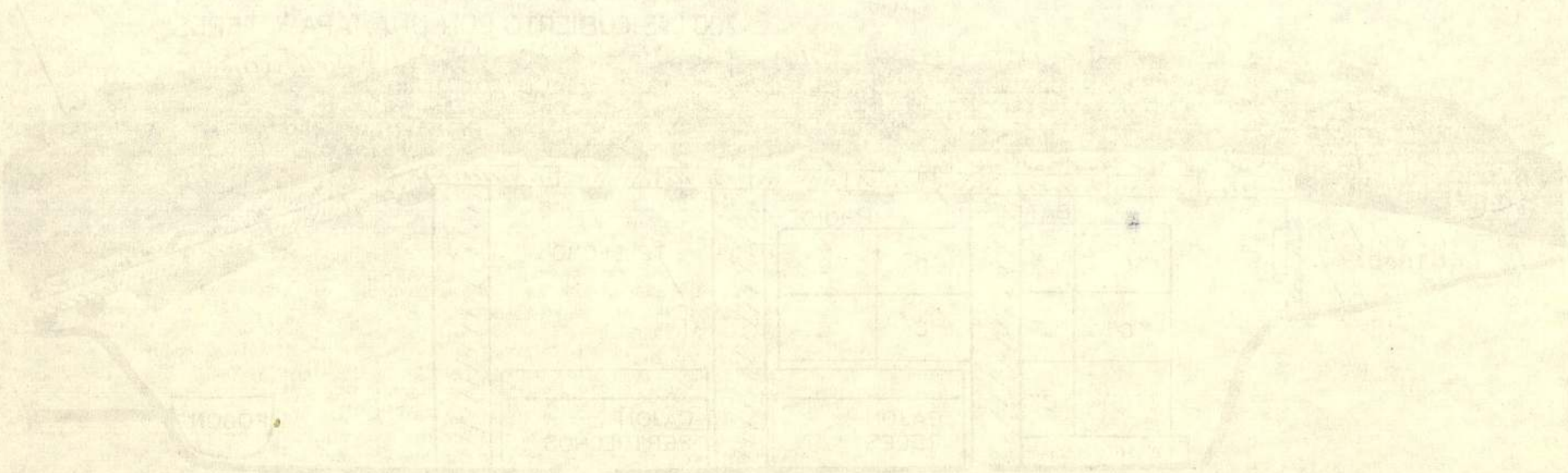
COMEDOR

VISTA LATERAL

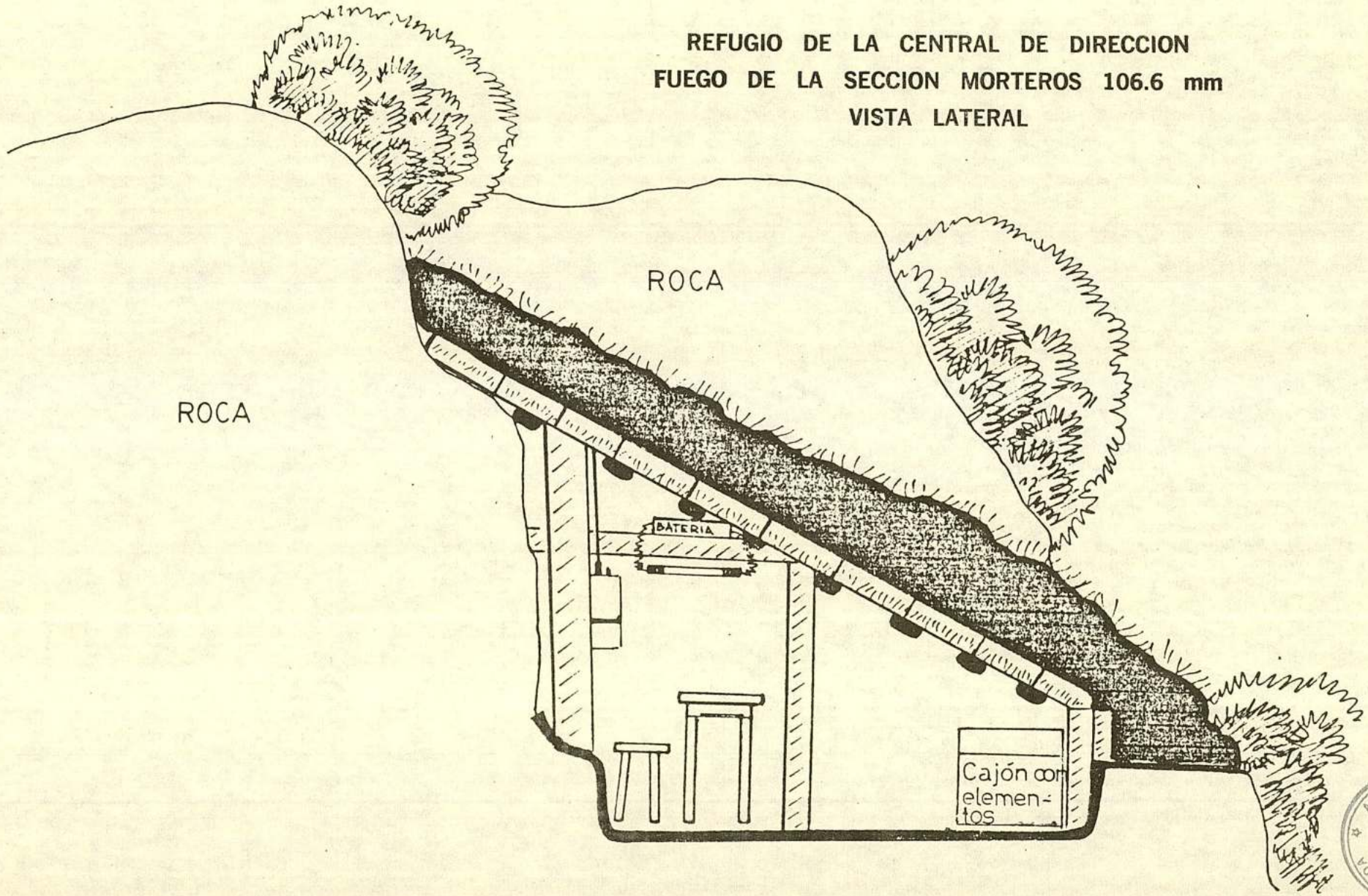
NOTA: LUGAR DONDE PERNOCTABA
UN GRUPO DE CHOQUE CONSTITUIDO
POR UN CABO Y CINCO CONSCRIPTOS



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
57



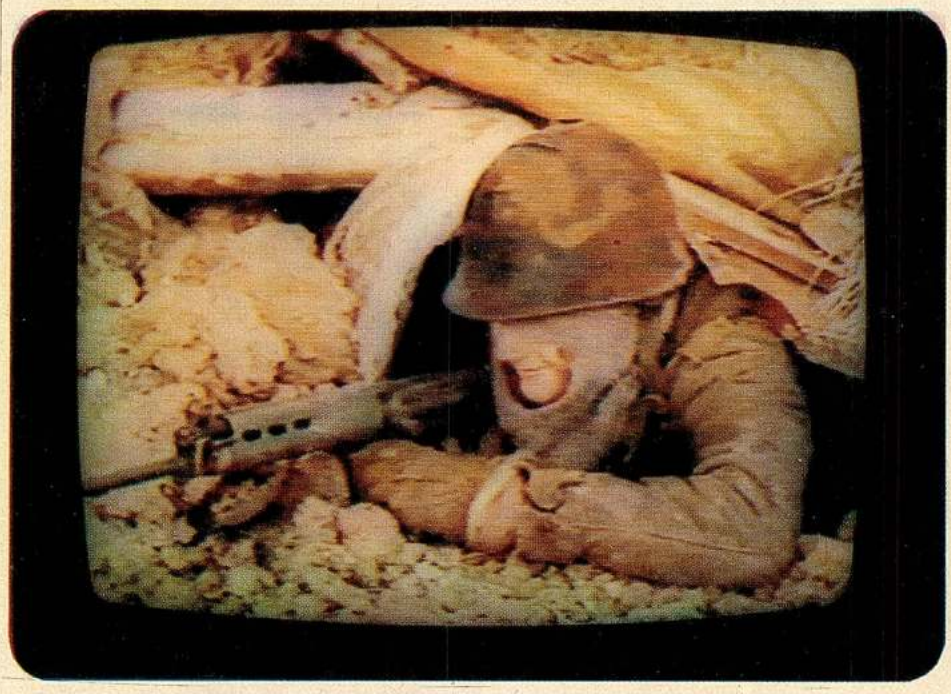
REFUGIO DE LA CENTRAL DE DIRECCION
FUEGO DE LA SECCION MORTEROS 106.6 mm
VISTA LATERAL



ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 59

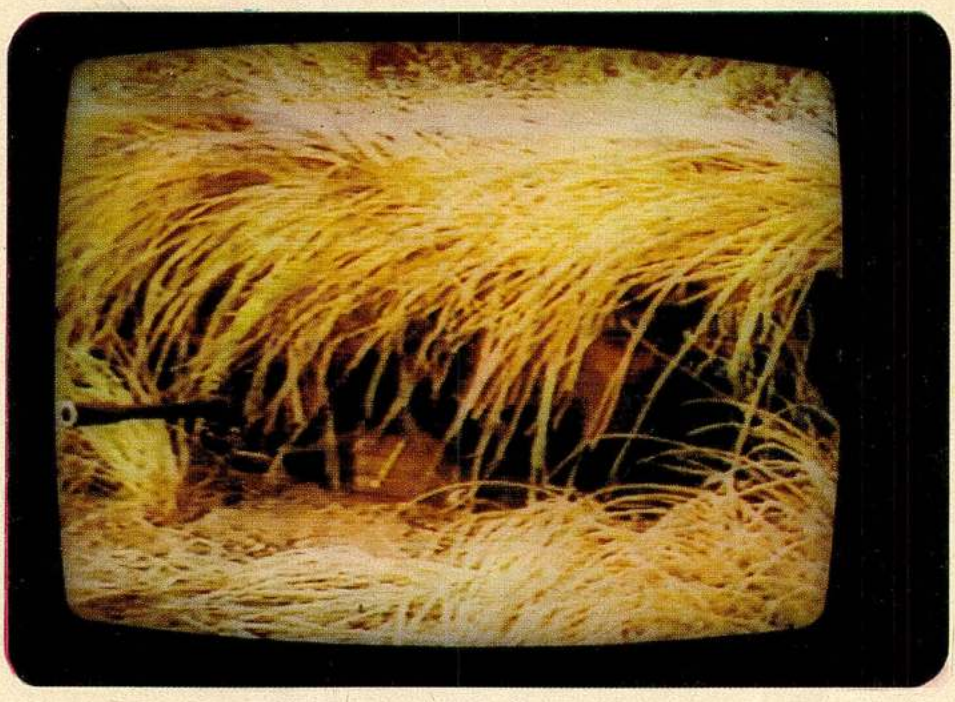
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 60

Refugio de un Grupo de Tiradores.

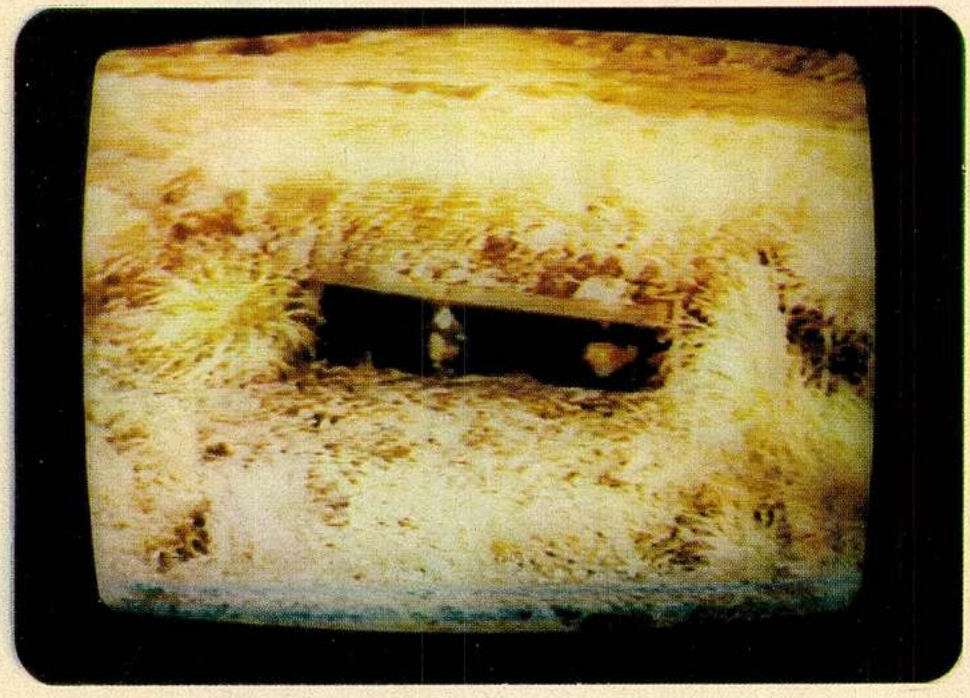


Vigilancia de su sector desde su refugio.
Se observan los elementos de circunstancia utilizados.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.º 61



Observatorio de un Grupo de Tiradores.



Puesto Observatorio del Jefe Sección Morteros.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
62

—CONTINUAR CON LA ROTACION DEL PERSONAL EN DESTINOS QUE PERMITAN LA ACLIMATACION Y EL CONOCIMIENTO DE LA GEOGRAFIA, EN ZONAS SIMILARES A LA DE POSIBLES CONFLICTOS.

—INTENSIFICAR LA IMPARTICION DE LA MATERIA FORTIFICACIONES EN CAMPAÑA.

—SE DEBE ESTUDIAR LA CONVENIENCIA DE MODIFICAR EL PAQUETE DE CURACION INDIVIDUAL DEL COMBATIENTE INCLUYENDO UN CALMANTE EN EL MISMO.

—LOS PUESTOS SOCORROS SE DEBEN ENCONTRAR EN EL TERRENO BIEN DISTANTES DE LAS POSICIONES DE ARMAS PESADAS PROPIAS Y PROXIMOS A FACILIDADES DE EVACUACION.

—SE DEBE ASIGNAR UN STOCK IMPORTANTE DE ELEMENTOS DE ABRIGO Y CAMILLAS EN EL PUESTO DE SOCORRO PRINCIPAL.

AVIACION NAVAL

CIRCUNSTANCIAS GENERALES QUE RODEARON LAS OPERACIONES

La Aviación Naval tuvo una activa participación en todo el desarrollo de la crisis del Atlántico Sur, poniendo a prueba su profesionalidad y adiestramiento. Tuvo alta efectividad a pesar que voló en condiciones riesgosas para alcanzar su objetivo, contó con muy escasos minutos para el ataque y combatió contra aeronaves dotadas de armamento de muy avanzada tecnología.

Logró poner a punto un sistema de armas recién incorporado a sus aeronaves de ataque, el que se encontraba en proceso y pruebas de recepción.

El adiestramiento cumplido rigurosamente permitió sobrevivir a los pilotos que se eyectaron al haber sido derribados sus aviones, en diferentes y graves situaciones en las zonas en que operaron.

HECHOS ACAECIDOS

Durante la breve preparación y planificación de la operación, la Aviación Naval tuvo el inicio de sus actividades en el conflicto haciendo exploraciones y reconocimientos. Esta etapa, dada su escasa duración, no registró ningún episodio o elemento de interés para ser comentado bajo el concepto del tema que nos interesa: La Supervivencia. Con el inicio del bloqueo naval impuesto por los ingleses, los vuelos a las Islas se hicieron más complicados y peligrosos por la proximidad y rechazo de las fuerzas navales y aeronavales de Inglaterra.

En el marco del adiestramiento general de pilotos y tripulaciones, se intensificó el conocimiento de los procedimientos de supervivencia acorde con la zona de operaciones y se pusieron a punto los elementos necesarios en las aeronaves.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 63

El adiestramiento en esta materia —la Supervivencia— es uno de los requisitos más importantes que se exige anualmente en todas las escuadrillas de la Aviación Naval. Se realiza una tarea permanente y se desarrolla en dos fases. La primera de ellas, en Puerto Belgrano, consiste en adiestrarse para la supervivencia en el mar, con prácticas de abandono de cabina sumergida, rescate en el mar con helicóptero, remolque con paracaídas en el agua y conocimiento y utilización de todos los elementos de supervivencia en el mar.

La segunda fase se desarrolla en la Isla Grande de Tierra del Fuego, y en ella se adiestran para la supervivencia en zonas frías. Después de clases teóricas, se realizan prácticas en distintos lugares de la Isla, dejando a las tripulaciones durante tres o más días libradas a sus propios recursos, generando así condiciones similares a la de una eyección. En estas prácticas el personal tiene que poner en juego su ingenio y fuerza de voluntad para sobreponerse a las condiciones adversas que el terreno y el clima imponen.

Así es como en la realidad y durante este conflicto, se presentaron los casos más diversos de pilotos caídos al mar y en tierra, en condiciones adversas, pese a lo cual aplicando sus conocimientos lograron sobrevivir.

Tal es el caso de un piloto de Skyhawk A4 que tuvo que eyectarse sobre el Estrecho de San Carlos en proximidades de la Bahía King, por haber recibido su avión un impacto de misil Sidewinder, después de haber participado en una misión en la Bahía Fox. Dicho piloto vivió durante los primeros tres días, momentos muy difíciles, que el adiestramiento recibido le permitió sobrellevar y sobrevivir, pese a las contingencias que le imponían el clima y la geografía de las Islas Malvinas.

MEDIOS EMPEÑADOS

Una vez iniciadas las hostilidades, la Aviación Naval tuvo una activa participación en la guerra con sus aviones de reconocimiento, sus helicópteros y aviones de transporte que fueron el sostén del sistema logístico de la Armada operando en muchas oportunidades en condiciones límite y por último con sus aviones de ataque. Durante toda esta operación, la Aviación Naval tuvo que lamentar la pérdida de cuatro pilotos en distintas circunstancias, dos de ellos en accidentes provocados por averías en combate y los otros dos por explosiones en el aire. Se comprobó que el adiestramiento que se impartía era el correcto, como así también se pudieron extraer algunas enseñanzas, especialmente de los dos pilotos eyectados.

CONCLUSIONES

Es de vital importancia la actualización anual del adiestramiento en supervivencia en zonas australes por parte de los pilotos de todas las escuadrillas de aviación naval.

Optimizar el estado físico del personal facilitará la supervivencia de los pilotos eyectados o tripulaciones después de descensos forzosos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 64

El correcto apresto del material de supervivencia por parte del personal de vuelo, así como el conocimiento pormenorizado de los elementos y su uso inteligente, facilitará la supervivencia del personal.

Es necesario modificar el arnés de alojamiento del bote individual y su mecanismo de inflado para evitar los inconvenientes vividos por el personal eyectado.

RECOMENDACIONES

—INSISTIR EN LA OPTIMIZACION DEL ESTADO FISICO DEL PERSONAL.

—CONTINUAR CON LA ACTUALIZACION ANUAL DE TODO EL PERSONAL DE VUELO DE LA MATERIA SUPERVIVENCIA EN ZONAS DE POSIBLES CONFLICTOS.

—RECALCAR EN LA IMPARTICION DE LA MATERIA SUPERVIVENCIA LA VERIFICACION PREVIA A CADA MISION DEL CORRECTO APRESTO DEL MATERIAL DE SUPERVIVENCIA.

—ESTUDIAR LA CONVENIENCIA DE MODIFICAR EL ARNES DE ALOJAMIENTO DEL BOTE INDIVIDUAL Y SU MECANISMO DE INFLADO.

ESTADISTICA DEL ASPECTO SANITARIO DE LA ARMADA

RELACION DE BAJAS

—*PERSONAL DESTACADO EN MALVINAS*

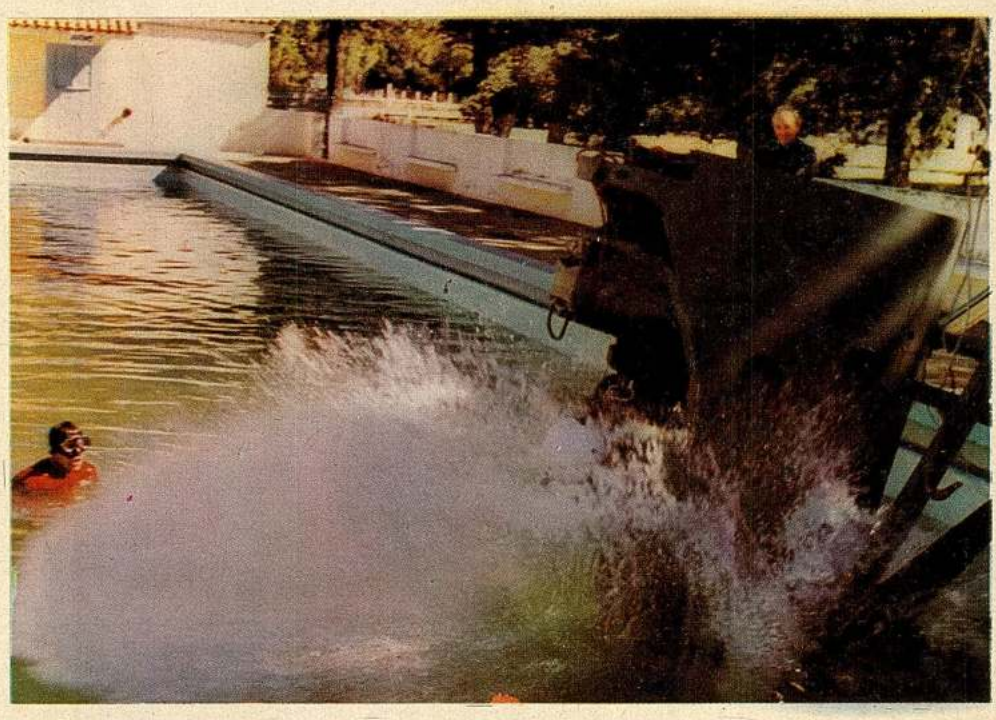
Total de efectivos destacados	2.576
Muertos y desaparecidos	32 (1,24%)
Heridos	115 (4,46%)
Total de bajas	147 (5,70%)

—*DOTACION DE BUQUES*

Dotación de todos los buques atacados	1.632
Muertos y desaparecidos	352 (21,56%)
Heridos	41 (2,5 %)
Total de bajas	393 (24 %)

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 65

Piloto marcando su posición para ser rescatado.



Práctica de abandono de cabina sumergida.

Supervivencia de pilotos en zona austral.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 66

—*BAJAS SEGUN DIAGNOSTICO* - (BUQUES HOSPITALES)

Pie de inmersión	30
Quemaduras	22
Heridas varias	77
Fracturas	12
Traumatismos	24
Esguinces	4
Lesiones por frío	3
Desnutrición	4
Lesiones oculares	6
Enfermedades Clínicas	25
TOTAL	215